

ŚWIĘTO LOTNICTWA 1964

SKRZYDLATA POLSKA

NR 34 (685) ● 23. VIII. 1964 ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ

20 LAT LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO



EDWARD OCHAB

PRZEWODNICZĄCYM RADY PAŃSTWA

EDWARD OCHAB, urodził się w 1906 r. w Krakowie. W 14 roku życia rozpoczyna pracę zarobkową. Jednocześnie uczy się. W 1925 r. kończy Akademię Handlową w Krakowie, a w dwa lata później — wyższe studium spółdzielcze na Uniwersytecie Jagiellońskim.

Od młodości jest związany z ruchem rewolucyjnym, wstępuje w szeregi KPP. Partia powierza mu coraz bardziej odpowiedzialne zadania. Zostaje członkiem egzekutywy Okręgowego Komitetu Związku Młodzieży Komunistycznej Radom-Kielce oraz kierownikiem Wydziału Agitacji i Propagandy Okręgowego Komitetu KPP w Radomiu. Następnie kieruje lewicą związkową w Krakowie i na Górnym Śląsku. Pełni funkcję sekretarza KM KPP w Krakowie.

W 1930 r. zostaje aresztowany w Krakowie i więziony w kazamatach „Św. Michała" i „Bastionu". Niedługo po wyjściu z więzienia — ponownie aresztowany i skazany za działalność rewolucyjną na 4 lata więzienia.

Następne lata to okres szerokiej działalności rewolucyjnej. W 1935 r. należy do organizatorów strajków politycznych w Zagłębiu Dąbrowskim, które były wymierzone przeciwko sanacyjnej konstytucji i ordynacji wyborczej.

Edward Ochab staje się jednym z czołowych organizatorów jednolitego frontu działania klasy robotniczej. W 1936 r. kieruje strajkiem powszechnym włókniarzy łódzkich, który zakończył się zwycięstwem. 1 maja tegoż roku organizuje w Warszawie jednolitofrontową manifestację, która była bojowym przeglądem sił proletariatu polskiego. Wkrótce udaje się znów do Łodzi, gdzie kieruje jednolitym frontem robotników w zwycieskich wyborach do rady miejskiej tego miasta. Następnie działa w Toruniu, Gdyni, Kutnie.

W 1937 r. zostaje znowu aresztowany w Poznaniu i skazany na 10 lat więzienia, w którym przebywa do 1939 r.

Podczas najazdu hitlerowskiego na Polskę wydostaje się z więzienia i wraz z innymi komunistami bierze udział w bohaterskiej obronie Warszawy. Po upadku stolicy udaje się do Związku Radzieckiego. Jest jednym z organizatorów Związku Patriotów Polskich i jednym z pierwszych oficerów I Dywizji im. T. Kościuszki. Bierze udział w bitwie pod Lenino, przechodzi wraz z Armią Polską jej zwycięską drogę po Warszawę. Jako zastępca dowódcy I Armii WP kieruje atakiem na Pragę i walką o sforsowanie Wisły.

W 1944 r. zostaje członkiem KC PPR. Powierzono mu m. in. stanowisko kierownika resortu administracji publicznej PKWN, następnie zostaje ministrem administracji publicznej w Rządzie Tymczasowym. W 1945 r. pracuje jako kierownik Wydziału Propagandy KC PPR.

W latach 1946—1947 zostaje wybrany I sekretarzem KW PPR w Katowicach, a następnie przewodniczącym CRZZ. Przez pewien czas był wiceministrem Obrony Narodowej.

Od Kongresu Zjednoczeniowego Edward Ochab jest zastępcą członka Biura Politycznego KC PZPR i sekretarzem KC PZPR, a od II Zjazdu Partii (1954 r.) — członkiem Biura Politycznego KC PZPR. W 1956 r. plenum KC wybiera go na I sekretarza KC PZPR. W następnych latach poświęca się pracy państwowej jako Minister Rolnictwa, potem wraca do prac w Sekretariacie KC PZPR.

Przez wszystkie kadencje Sejmu, począwszy od KRN, jest posłem.

W 1961 r. Edward Ochab zostaje powołany na stanowisko zastępcy przewodniczącego Rady Państwa, a na nadzwyczajnej sesji Sejmu — w dniu 12 sierpnia br. najwyższa reprezentacja narodu powierza mu jednomyślnie godność — przewodniczącego Rady Państwa.

NASZE LUDOWE SIŁY POWIETRZNE

Rokrocznie, 23 sierpnia, obchodzimy w Polsce Święto Lotnictwa. W tym dniu całe społeczeństwo sięga myślą do naszego lotnictwa, które chlubnie zapisało się w walkach o wolność Ojczyzny i trwale weszło do naszych dziejów.

W tym roku Święto Lotnictwa obchodzimy pod znakiem uczczenia XX rocznicy Polski Ludowej oraz XX rocznicy rozpoczęcia szlaku bojowego Ludowego Lotnictwa Polskiego.

Właśnie 20 lat temu, gdy Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego obejmował władzę na wyzwolonych przez Armię Radziecką wschodnich terenach naszego kraju, w połowie sierpnia w okolicach Lublina wylądowały pierwsze polskie jednostki lotnicze sformowane w Związku Radzieckim, które w kilka dni później, a mianowicie 23 sierpnia, weszły do walki na kierunku Warki. Następnie wspierały 1 Armię WP w walkach o wyzwolenie Warszawy, Pomorza i wniosły duży wkład w bitwie o Berlin.

Nim jednak doszło do startu polskich lotników na froncie wschodnim, w losach wojny zaszły istotne zmiany mające decydujący wpływ na wyzwolenie Polski i utworzenie Ludowych Sił Zbrojnych.

Napaść Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki wywarła olbrzymi wpływ na społeczeństwo polskie w okupowanym kraju oraz na zachodzące w nim procesy polityczne. Udział Związku Radzieckiego w walce z faszystowskim najeźdźcą stwarzał realną perspektywę wyzwolenia naszego kraju w najbliższym okresie. Nadzieje te potęgowały się wraz z walką prowadzoną zarówno na frontach, jak i przez narastający ruch oporu w krajach okupowanych.

Zwycięstwo Armii Radzieckiej pod Stalingradem na początku 1943 roku było punktem zwrotnym w losach II wojny światowej. Od tego czasu bowiem potęga armii hitlerowskiej szybko kruszeje, a front wschodni milowymi krokami przybliża się do granic Polski.

Sytuacja ta potęguje patriotyczne nastroje wśród społeczeństwa polskiego i stwarza odpowiednią atmosferę do wzmożenia wysiłku narodu do walki o wolność Ojczyzny.

Wyrazicielem narastającego narodowowyzwoleńczego nurtu i rozwijającej się walki z okupantem oraz propagatorem sojuszu z walczącym narodem radzieckim i ze wszystkimi narodami toczącymi bezkompromisową walkę z hitleryzmem stała się lewica polska.

W kraju, od początku 1942 r., działa Polska Partia Robotnicza. „Partia ta — jak powiedział Władysław Gomułka — w poczuciu odpowiedzialności za losy narodu, za skuteczność jego walki wyzwoleńczej, wysunęła i realizowała hasło zjednoczenia wszystkich sił narodu w antyhitlerowskim froncie narodowym".

Stanowisko takie było zgodne z interesami Polski. Stąd też założenie PPR, która wysunęła na czoło swych zadań i zadań narodu bezwzględną walkę z okupantem w oparciu o przymierze i braterstwo ze Związkiem Radzieckim, znalazło uznanie i poparcie wśród narodu.

W kraju przystąpiły do walki z wrogiem oddziały GL, a później Armii Ludowej. Na emigracji zaś, w Związku Radzieckim, inicjatywę w tej sprawie podjął Związek Patriotów Polskich, który na początku 1943 roku z pomocą rządu radzieckiego przystąpił do tworzenia Ludowych Sił Zbrojnych, formując 1 dywizję piechoty im. Tadeusza Kościuszki.

Tak więc wysunięta przez PPR idea walki zbrojnej o wyzwolenie narodowe i społeczne w sojuszu ze Związkiem Radzieckim zaczęła przekształcać się w rzeczywistość. Tworzone zalążki nowych sił zbrojnych narodu uosabiały sprawę samodzielności państwowej ludowej i demokratycznej Polski.

Słuszność zasadniczych założeń ideowych, które legły u podstaw 1 dywizji, oraz ich zgodność z dążeniami Polaków w Związku Radzieckim potwierdził masowy i szybki napływ żołnierzy do jej szeregów. W niespełna miesiąc dywizja liczyła już około 10 000 żołnierzy. W następnych tygodniach liczba ochotników stale wzrastała. Powstała więc możliwość utworzenia dalszych jednostek.

Kierownictwo formujących się polskich oddziałów, uwzględniając potrzeby ówczesnego pola walki podjęło również decyzję utworzenia polskiego lotnictwa.

Przedsięwzięcie to było niewątpliwie bardzo ważne, ale niesłychanie trudne. Przede wszystkim brak było personelu lotniczego, ale dzięki pomocy Dowództwa Radzieckich Sił

Dalszy ciąg na str. 4

DWADZIEŚCIA LAT W LOTNICTWIE TO CAŁA EPOKA



stwierdził w specjalnym wywiadzie dla „Skrzydlatej Polski" Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI

Rokrocznie dzień 23 sierpnia lotnicy polscy obchodzą bardzo uroczyście. Dzień ten stanowi rocznicę pierwszego lotu bojowego samolotów z biało-czerwoną szachownicą na froncie wschodnim. 23 sierpnia 1944 roku 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" stoczył swą historyczną walkę nad przyczółkiem warecko-magnuszewskim. W związku z tą rocznicą przedstawiciel naszej redakcji zwrócił się do Głównego Inspektora Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego z prośbą o wywiad.

„SKRZYDLATA POLSKA": Tegoroczne Święto Lotnictwa jest świętem szczególnym, mija bowiem od bitwy nad przyczółkiem warecko-magnuszewskim równe dwadzieścia lat. Czy zechciałby Obywatel Generał, choćby pokrótce, scharakteryzować główne przemiany, które dokonały się w lotnictwie polskim w ciągu tego dwudziestolecia?

GENERAŁ RACZKOWSKI: Rzeczywiście, tegoroczne Święto Lotnictwa jest świętem szczególnym. Nie tylko dlatego, że mija okrągła rocznica od bitwy, która dla lotnictwa polskiego stała się bitwą historyczną. Pragnę zwrócić uwagę na fakt, iż zaledwie miesiąc dzieli pierwszy start bojowy samolotów Pierwszego Pułku „Warszawa" od historycznej dla narodu polskiego daty ogłoszenia Manifestu PKWN. W zbieżności tych dat łatwo jest odnaleźć pewien symbol, świadczący o patriotycznej postawie polskiego lotnika, o tym, że zawsze, ze wszystkich sił służył tej Polsce, która powstała dwadzieścia lat temu — Polsce Ludowej. Lotnik polski dumny jest z tego, że od pierwszej chwili istnienia Polski Ludowej służył jej wiernie. Myślę, że w tym właśnie zawiera się część odpowiedzi na pytanie dotyczące przemian, które dokonały się w polskim lotnictwie wojskowym w ciągu dwudziestolecia. Kierunek tych przemian podyktowany był zawsze potrzebami obronnymi Polski. Aby wykonać podstawowe swoje zadania, być zdolnym do obrony granic powietrznych — lotnictwo polskie wielokrotnie ulegało przeobrażeniom. Celem ich było unowocześnienie sprzętu znajdującego się na jego uzbrojeniu i wyposażeniu, przez zwiększanie prędkości lotu, zasięgu i pułapu samolotów, udoskonalaniu uzbrojenia pokładowego i środków ubezpieczenia pracujących na ziemi, słowem przystosowanie lotnictwa polskiego i przygotowanie go do działań we wszelkich możliwych warunkach.

Zmiany, o których mówię, są zmianami typowymi dla naszych czasów. Zachodzą one nie tylko w lotnictwie polskim, lecz w ogóle w bojowej technice na świecie. Ten właśnie fakt, iż technika światowa w zakresie uzbrojenia i wyposażenia stale się rozwija, stawia lotnictwo polskie wobec konieczności ustawicznych udoskonaleń. W tej chwili posiadamy lotnictwo silne i nowoczesne. Zostało ono zaprezentowane społeczeństwu w czasie parady wojskowej nad placem Defilad w Warszawie w dniu 22 lipca bieżącego roku.

„SKRZYDLATA POLSKA": Parada była rzeczywiście wspaniała. Czy można powiedzieć, że ona właśnie była wyrazem potęgi obronnej Polski w powietrzu?

GENERAŁ RACZKOWSKI: W pewnym sensie — tak. Nie tylko dlatego, że pokazane zostały różne typy samolotów bojowych, lecz także dlatego, iż załogi tych samolotów spisały się bardzo dobrze, prezentując naprawdę wysoki kunszt pilotowania. Ale z drugiej strony, to była tylko defilada, w czasie której jest niemożliwe ukazanie wszystkich walorów bojowych lotnictwa. Myślę, że bardziej istotnymi dowodami sprawności są ćwiczenia bojowe, w których uczestniczy polskie lotnictwo, poszukując najwłaściwszych form walki, najdoskonalszego zastosowania środków technicznych znajdujących się na jego wyposażeniu. Muszę stwierdzić, że również zwykłe, codzienne szkolenie przynosi dobre rezultaty; wyznaczone lotnikom programy są realizowane i osiągane są zamierzone cele. Lotnictwo polskie z każdym dniem uzyskuje wyższy stopień gotowości i sprawności bojowej.

„SKRZYDLATA POLSKA": Niejednokrotnie stwierdzamy z dumą, że dziś Polska posiada lotnictwo, jakiego nie posiadała nigdy w dziejach? Co to oznacza?

GENERAŁ RACZKOWSKI: Jest rzeczą normalną, że lotnictwo współczesne nie da się porównać z lotnictwem przeszłości. Można z całą pewnością stwierdzić, że dwadzieścia lat rozwoju lotnictwa stanowi całą epokę. Świadczy o tym już choćby ten fakt, że samoloty bojowe wyposażone zostały w silniki odrzutowe, umożliwiające przekroczenie nieosiągalnych dla samolotów tłokowych prędkości i pułapu. Świadczą o tym również wszystkie modyfikacje sprzętu odrzutowego. O jakości obronnej polskiego lotnictwa stanowi jednak nie tylko rozwój techniki, lecz także — co podkreślić należy z całą mocą — układ stosunków międzynarodowych, trwałe sojusze wojskowe, którymi Polska związana jest z innymi państwami obozu socjalistycznego. Polityka Polski Ludowej sprawiła, iż nie jesteśmy osamotnieni w naszych wysiłkach obronnych.

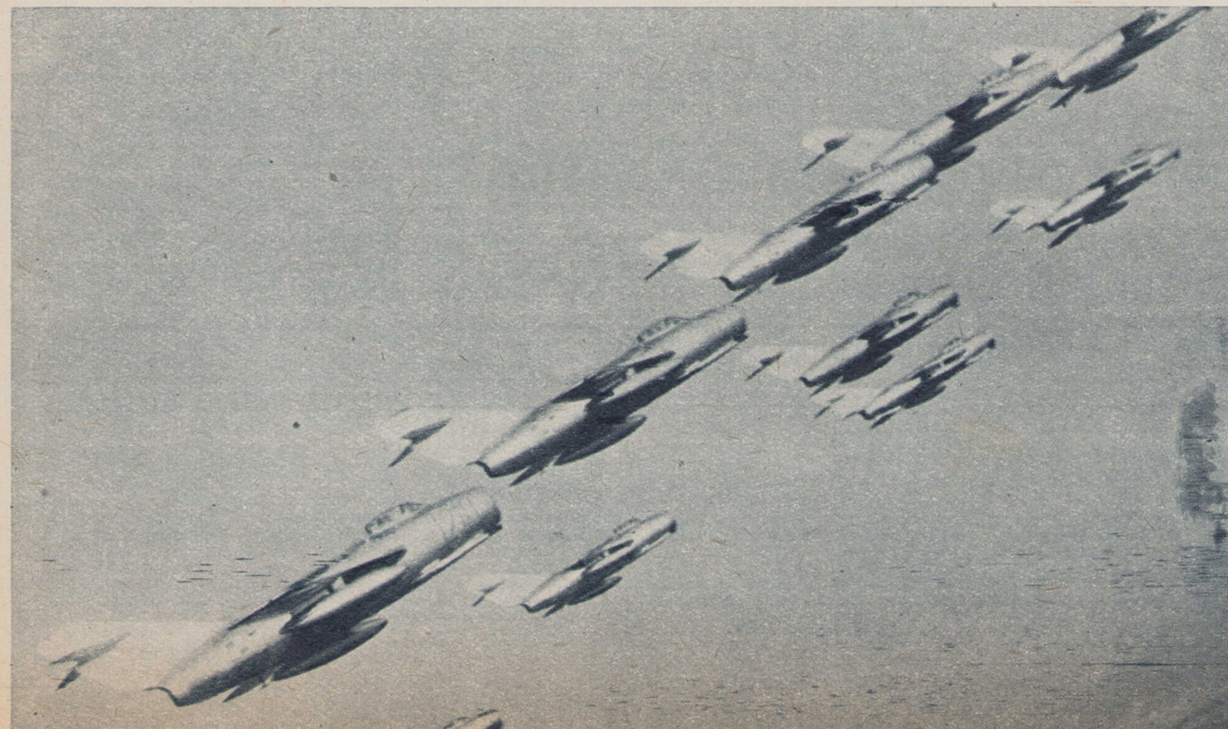
„SKRZYDLATA POLSKA": Jeśli mówimy o zdolnościach bojowych naszego lotnictwa i warunkach tej zdolności to, sądzimy, że jednym z podstawowych warunków jest stan kadry lotniczej. Czy zechciałby Obywatel Generał powiedzieć kilka słów o niej?

GENERAŁ RACZKOWSKI: Jakość kadry związana jest jak najściślej ze stanem techniki. Obsługa niezwykle skomplikowanych, nowoczesnych urządzeń lotniczych, zarówno samolotów, jak i urządzeń zabezpieczających sprawność działań, wymaga oczywiście wysoko wyspecjalizowanych załóg. Możemy stwierdzić, że zdecydowana większość personelu latającego naszego lotnictwa odznacza się wysokim poziomem wyszkolenia i wiedzy lotniczej. Fakt, że coraz więcej oficerów lotnictwa legitymuje się dyplomami wyższych uczelni, fakt, że udostępnione są oficerom lotnictwa wyższe uczelnie różnych typów, podyktowany jest koniecznością, którą kadra lotnicza doskonale rozumie. Zgodność potrzeby ogólnej z indywidualnymi potrzebami specjalistów lotniczych w zakresie zdobywania wiedzy, zasługuje ze wszech miar na podtrzymywanie i rozwijanie. Cieszymy się szczerze każdym nowym dyplomem akademickim oficerów lotnictwa, ponieważ sukces wspólny składa się z szeregu sukcesów jednostkowych. Nie można także zapominać o tym, że wraz ze wzrostem umiejętności fachowych, kadra lotnicza rozwija się wszechstronnie rozszerzając horyzonty myślowe. Ale usiłowania zmierzające do mistrzostwa zawodowego nie w pełni określają sylwetkę polskiego lotnika. Pragnę zwrócić uwagę na patriotyzm kadry, na szczere przywiązanie lotnika do swej ludowej ojczyzny i socjalizmu, na wysoką ideowość. Właśnie ta ideowość w połączeniu z umiejętnościami fachowymi dopiero stanowi o prawdziwej wartości polskiego lotnika.

„SKRZYDLATA POLSKA": Mówiąc o lotnictwie wojskowym nie można zapominać o jego zapleczu — lotnictwie cywilnym, a przede wszystkim sportowym. Jak rozwija się współpraca wojsk lotniczych z lotnictwem cywilnym i w ogóle z życiem społecznym kraju?

GENERAŁ RACZKOWSKI: Prawdą jest, że lotnictwo cywilne stanowi dla lotnictwa wojskowego szerokie zaplecze. Najlepszym tego dowodem jest, że lotnictwu sportowemu powierzona została troska o przygotowanie kandydatów do oficerskich szkół lotniczych. Lotnicze Przysposobienie Wojskowe jest terenem, na którym bezpośrednio styka się lotnictwo wojskowe z cywilnym i Aeroklubem PRL. Ale nie mniej zależy nam na propagowaniu idei lotniczych w społeczeństwie, wzbudzaniu zainteresowania młodzieży służbą w powietrzu, ukazywaniu piękna tej służby i jej wartości społecznej. Ogromnie cieszymy się każdym sukcesem sportowym naszych kolegów z aeroklubu, każdym zwycięstwem Polaków w imprezach międzynarodowych. Bardzo nam zależy na tym, aby tabele rekordów wypełnione były polskimi nazwiskami, aby świat patrzył na polskiego lotnika z szacunkiem i podziwem. Ze swej strony lotnictwo wojskowe także nie rezygnuje z roli propagatora i wychowawcy. W tym zakresie wspólnymi wysiłkami osiągnięto już sporo. Jeśli zaś chodzi o życie społeczne kraju, to znane są powszechnie fakty udziału lotnictwa wojskowego w akcjach społecznie użytecznych, jak budowa szkół, dróg, pomoc dla ludności cywilnej w szczególnych sytuacjach. Wspomnę chociażby akcje przeciwpowodziowe lub walkę z pożarami lasów. Lotnikowi wojskowemu zawsze mocno leży na sercu dobro narodu, jego bezpieczeństwo i przyszłość.

Nasze dwudziestolecie stanowi jakby pewien zamknięty etap w rozwoju lotnictwa. Rozpoczęliśmy od zera — to warto przypomnieć. Dzięki pomocy naszych radzieckich przyjaciół w najtrudniejszym okresie narodzin, dzięki trosce partii i władzy ludowej oraz dzięki niewygasającemu entuzjazmowi ludzi kochających lotnictwo potrafiliśmy zbudować lotnictwo Polski Ludowej i osiągnąć wysoki jego poziom. Ale nie dokonaliśmy wszystkiego. Wchodząc w okres następny zdajemy sobie sprawę, że czeka nas wiele wysiłków, wiele wytężonej pracy.





Szlak bojowy Ludowego Lotnictwa Polskiego

Powietrznych uporano się również z tym problemem. Po rocznym wysiłku na dzień 20 lipca 1944 roku, a więc w przededniu powstania PKWN, stan osobowy polskich jednostek lotniczych sformowanych w Związku Radzieckim liczył 462 osoby (nie licząc około 600 uczniów w szkołach radzieckich). Na wyposażeniu ich znajdowało się około 80 samolotów typu Jak-1 i Po-2.

Dane te wskazują, że w ciągu roku zdołano zrobić wiele jak na warunki emigracyjne, co niewątpliwie miało pierwszorzędne znaczenie w zorganizowaniu w następnych miesiącach sił powietrznych odpowiadających wymogom obronnym naszego kraju.

U podstaw rozbudowy ludowych sił powietrznych legły zadania strategiczne powstałej 22 lipca 1944 roku, na wyzwolonej przez Armię Radziecką Lubelszczyźnie, polskiej władzy ludowej, dążącej do zespolenia wszystkich sił narodu w walce o jak najszybsze wyzwolenie pozostałych ziem naszego kraju. Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego czyniąc wysiłki w dziedzinie rozbudowy sił zbrojnych i dążąc do utworzenia oddzielnego Frontu Polskiego, w składzie trzech armii lądowych, powzięło decyzję sformowania nowych jednostek lotniczych i zorganizowania dowództwa lotnictwa. Pomoc w organizacji Lotnictwa Polskiego zapewniło Dowództwo Radzieckich Sił Powietrznych.

W pierwszej połowie sierpnia Dowództwo Radzieckie skierowało do dyspozycji Naczelnego Dowództwa WP 611 pułk lotnictwa szturmowego pod dowództwem ppłka Jana Mironowa. W tym czasie również na lotnisku Gostomel pod Kijowem zakończyły szkolenie bojowe 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" i 2 pułk nocnych bombowców „Kraków", które wraz z pułkiem szturmowym przebazowały się na lotnisko Dysy pod Lublinem, a w drugiej dekadzie sierpnia przybyły na front.

Polskie pułki lotnicze przybywające na front skierowane zostały w strefę działań 1 Armii WP. Pułk myśliwski i szturmowy zajął lotnisko polowe w Zadybiu Starym (7 km na południowy wschód od Żelechowa), a pułk bombowy — lotnisko w Woli Rawskiej (na południe od Garwolina).

Mając trzy pułki na froncie powstała możliwość utworzenia lotniczego związku taktycznego. Związkiem takim, zorganizowanym 30 sierpnia 1944 r. była 1 Polska Dywizja Lotnicza, którą w dwa miesiące później nazwano 4 Mieszaną Dywizją Lotniczą.

Polska dywizja lotnicza od samego początku wykonywała zadania na kierunku działań 1 Armii WP.

W tym czasie, gdy w rejonie Warszawy operowała 1 Polska Dywizja Lotnicza, na tyłach frontu Dowództwo Wojska Polskiego tworzyło nowe jednostki lotnicze.

W drugiej dekadzie września 1944 roku w rejonie Charkowa rozpoczęto formowanie 1 Polskiego Mieszanego Korpusu Lotniczego w składzie trzech dywizji: 1 bombowej, 2 szturmowej, 3 myśliwskiej. Przebazowanie 1 Korpusu do Polski rozpoczęło się w końcu stycznia 1945 r. Do działań bojowych Korpus przystąpił 24 kwietnia 1945 r. uczestnicząc w operacji berlińskiej w składzie dywizji myśliwskiej i szturmowej. Dywizja bombowa nie zdążyła wejść do walki.

Przy dalszej rozbudowie lotnictwa, podobnie jak podczas formowania pierwszych polskich jednostek lotniczych, napotykano na poważny brak polskich specjalistów i kadry dowódczo-sztabowej. W takiej więc sytuacji trzeba było zwrócić się o pomoc do Dowództwa Armii Radzieckiej. Pomoc taką otrzymano, co umożliwiło Naczelnemu Dowództwu WP zorganizowanie z dniem 30 października 1944 r. Dowództwa Lotnictwa. Dowódcą Lotnictwa został gen. dyw. Teodor Połynin.

W listopadzie i grudniu 1944 r. Dowództwo Lotnictwa WP przystąpiło do formowania dalszych oddziałów lotniczych.

Pod koniec listopada i na początku grudnia włączono w skład lotnictwa WP radziecki 15 szkolny pułk lotniczy i szkołę lotniczą z Czkałowa, na bazie których utworzono 15 zapasowy pułk lotniczy i Wojskową Szkołę Lotniczą WP na Lubelszczyźnie.

Do szkoły tej od pierwszego dnia jej powstania zaczęły napływać dziesiątki ochotników — młodych chłopców z różnych stron Polski, by posiąść wiedzę i zasilać kadry rozbudowującego się Polskiego Lotnictwa. W drugiej dekadzie grudnia szkoła liczyła już 750 kandydatów na pilotów i mechaników oraz ponad 100 radzieckich wykładowców i instruktorów.

W połowie kwietnia 1945 r. zreorganizowano Wojskową Szkołę Lotniczą WP i na jej bazie utworzono dwie wojskowe uczelnie lotnicze, a mianowicie dla kształcenia kadr technicznych sformowano Techniczną Szkołę Lotniczą oraz dla szkolenia personelu latającego zorganizowano Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie, której z czasem nadano imię bohatera młodzieżowego Janka Krasickiego.

W marcu 1945 r. w oparciu o wojskowy personel latający otwarto na terenach wyzwolonego kraju normalną komunikację powietrzną, przeznaczoną zarówno na użytek władz cywilnych, jak i wojskowych.

W sumie na zakończenie wojny miano w pułkach bojowych i jednostkach lotnictwa pomocniczego 4094 osoby. W szkołach było 3 900 uczniów i wykładowców oraz 2 055 osób znajdowało się na służbie w lotnictwie cywilnym. Ponadto około 8 000 znajdowało się w pododdziałach obsługi lotnisk, w składnicach, magazynach i wszystkich innych jednostkach podległych Szefostwu Służby Tyłów.

W szkołach radzieckich kończyło wówczas programy wyszkolenia około 300 polskich lotników.

Jeżeli wziąć pod uwagę, że w sierpniu 1944 r. lotnictwo nasze w kraju składało się z trzech pułków bojowych i jednej eskadry łącznikowej, to wyraźnie widać ogrom wysiłku, jaki w ciągu krótkiego czasu, dzielącego wyzwolenie pierwszej części ziem polskich od walk w rejonie Berlina, dokonała Polska Ludowa w dziedzinie rozbudowy lotnictwa.

Powstanie i rozbudowa lotnictwa odbywała się w niezwykle ciężkich warunkach. Formowanie każdej nowej jednostki wymagało dużego wysiłku w zakresie przygotowania specjalistów lotniczych, których nie mieliśmy. Trudności te zdołano pokonać dzięki pomocy Związku Radzieckiego, skąd otrzymaliśmy nie tylko sprzęt i instruktorów, ale nawet przygotowane do działań pułki. Jednostki te, z wyjątkiem 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" i 2 pułku nocnych bombowców „Kraków", początkowo składały się w większości z obywateli Związku Radzieckiego. Zastępowanie lotników radzieckich w tych jednostkach następowało sukcesywnie, w miarę dopływu wyszkolonych polskich specjalistów lotniczych i przeciągnęło się w czasie nawet na okres powojenny.

W ten sposób Ludowe Lotnictwo Polskie organizowane było w oparciu o doświadczone kadry lotników radzieckich i młodych lotników polskich. Wszystkie oddziały były sformowane na podstawie etatów bojowych jednostek lotniczych Armii Radzieckiej i wyposażone zostały w samoloty i pozostały sprzęt lotniczy wysokiej klasy. Były to więc silne jednostki, charakteryzujące się przede wszystkim dużą siłą bojową.

Jednocześnie z rozwojem organizacyjnym Sił Powietrznych potęgował się ich udział w walkach na froncie.

UDZIAŁ W WALKACH NA FRONCIE

Już walki sierpniowe na kierunku Warki oraz loty wrześniowe w rejon Warszawy miały doniosłe znaczenie na okrzepnięcie i wzrost znaczenia lotnictwa na froncie. Wykonanie tych pierwszych zadań było sprawdzianem nie tylko moralno-politycznych wartości naszych pułków lotniczych, ale ich umiejętności i skuteczności działania we współdziałaniu z wojskami naziemnymi i lotnictwem radzieckim.

Walka na kierunku Warki i Warszawy była pierwszym w pełni udanym przykładem współdziałania lotnika polskiego i radzieckiego, scementowała ich przyjaźń i braterstwo, rozwinięte i pogłębione w dalszych działaniach na Pomorzu i w rejonie Berlina. Przebywając na froncie w okresie 9 miesięcy lotnictwo nasze, w zależności od sytuacji operacyjnej, wykonywało szereg różnorodnych zadań na rozpoznanie i bombardowanie wojsk nieprzyjaciela bądź też osłaniało ugrupowania własnych wojsk.

Przeważnie lotnictwo zabezpieczało działania 1 Armii WP i koncentrowało swój główny wysiłek na najważniejszych kierunkach operacyjnych.

W sierpniu 1944 r. pułki lotnicze zabezpieczają działania 1 Armii WP na przyczółku warecko-magnuszewskim. We wrześniu, gdy ciężar walk nad środkową Wisłą przesuwał się w rejon Warszawy, lotnictwo wspierało natarcie wojsk walczących o Pragę, a następnie bierze udział w zabezpieczeniu przeprawy 1 Armii na lewy brzeg Wisły oraz dokonuje zrzutów broni i żywności dla powstańców stolicy.

Po nieudanych próbach opanowania lewobrzeżnej Warszawy, ciężar wzmagań przesuwa się w kierunku Jabłonny i Legionowa. Wówczas pułki lotnicze prowadzą rozpoznanie i dokonują tam uderzeń bombowych. Z chwilą rozpoczęcia operacji Wisła-Odra główny wysiłek naszego lotnictwa skoncentrowany został na wsparcie natarcia 47 armii, która okrążała z północy warszawskie zgrupowanie wojsk nieprzyjaciela. Przystępując do działań na Pomorzu wyznaczono lotnictwu rejon rozpoznania przed frontem natarcia 1 Armii WP w kierunku zachodnim aż do Odry. Jednak zmiana sytuacji operacyjnej spowodowała konieczność skupienia głównego wysiłku lotnictwa w kierunku północnym w celu zabezpieczenia zagrożonego prawego skrzydła 1 Armii WP i 2 korpusu kawalerii gwardii. Po paru dniach, gdy oddziały lewego skrzydła 2 Frontu Białoruskiego przechodziły do natarcia, główny wysiłek lotnictwa został skupiony bardziej na wschód w rejon Chojnic oraz na likwidację okrążonego zgrupowania nieprzyjaciela w Pile.

Działania pułków lotniczych w rejonach: Chojnic i Piły bezpośrednio wykonywano na korzyść wojsk radzieckich. Niemniej jednak pośrednio miały one również wpływ na działania 1 Armii WP, gdyż zarówno z rejonu Chojnic, jak i Piły, jej tyłowe linie komunikacyjne były poważnie zagrożone. Dopiero gdy zagrożenie na lewym skrzydle zostało zlikwidowane, a na prawym poważnie ograniczone, pułki lotnicze koncentrują główny wysiłek na bezpośrednie wsparcie 1 Armii. Zabezpieczają jej działania o przełamanie pozycji ryglowej „Wału Pomorskiego". Potem wspierają związki taktyczne armii o zdobycie Kołobrzegu. Następnie znów zabezpieczają obronę armii, prowadząc rozpoznanie wzdłuż wybrzeża morskiego.

W walkach między Odrą i Łabą lotnictwo koncentruje swój wysiłek wszędzie tam, gdzie wymaga tego sytuacja, a więc zarówno przed fronem 1 Armii WP w kierunku zachodnim, jak i na stykach 1 i 2 Frontu Białoruskiego w kierunkach północnych.

Walcząc na szlaku od Wisły do Łaby wykonywano zadania w różnych porach roku, co miało niewątpliwie pierwszorzędne znaczenie na doskonalenie stanu osobowego i wzbogacenie jego doświadczeń bojowych.

W ciągu tych kilku miesięcy lotnictwo polskie działało w sytuacji, kiedy siły powietrzne Niemiec, jakkolwiek dysponowały jeszcze tysiącami samolotów, to jednak przeciwdziałanie ich ograniczone było brakiem paliwa. Ponadto rozproszone na długich frontach i dziesiątkowane przez naloty tysięcy samolotów radzieckich i sojuszników zachodnich nie było ono w stanie wywalczyć dla siebie panowania w powietrzu. W działaniach też na terenie Polski lotnictwo nasze nie spotkało się ze zorganizowanym przeciwdziałaniem. Dopiero większą aktywność nieprzyjaciel wykazał w rejonie Berlina. Tam też lotnicy nasi stoczyli najwięcej walk powietrznych.

W sytuacji tej młode lotnictwo polskie wykonuje głównie zadania na korzyść wojsk lądowych.

Miernikiem wysiłku bojowego tych jednostek nie może być ilość zestrzelonych samolotów, ale straty wyrządzone nieprzyjacielowi na jego pozycjach i znaczenie wykonanych zadań w ramach zamierzeń strategicznych i operacyjnych nacierających wojsk.

W sumie Ludowe Lotnictwo Polskie wykonało 11819 lotów na korzyść wojsk walczących na froncie, z tego 5867 lotów wykonały jednostki bojowe, a pozostałe loty przypadają na jednostki lotnictwa pomocniczego.

Na szlaku od Wisły do Łaby od bomb i pocisków naszych samolotów nieprzyjaciel stracił 25 czołgów, 723 moździerze i działa artyleryjskie, 294 wagony, 28 parowozów, 5 barek i okrętów, 1358 samochodów i setki wozów taboru konnego. Ponadto eskadry nasze obezwładniały czasowo dziesiątki baterii artylerii, zniszczyły kilkadziesiąt składów amunicji oraz rozbiły ugrupowania wojsk nieprzyjaciela liczące ponad 7000 osób. Z tego kilka tysięcy żołnierzy hitlerowskich pozostało na polu bitwy na zawsze.

W 57 walkach powietrznych, w których po naszej stronie brało udział 180 samolotów, a po stronie przeciwnika ponad 150, zestrzelono na pewno 16 samolotów. Ponadto na lotniskach zniszczono 4 samoloty. W ten sposób zabezpieczając i wspierając działania nacierających wojsk Ludowe Lotnictwo Polskie walnie przyczyniło się do rozgromienia wojsk hitlerowskich i tym samym dokonało poważnego wkładu do ogólnego zwycięstwa nad faszystowskimi Niemcami.

Rozpoczęty 23 sierpnia 1944 r. szlak bojowy Ludowego Lotnictwa Polskiego

nad środkową Wisłą uwieńczony został wielkim sukcesem parę miesięcy później w rejonie Berlina. Odniesione tam zwycięstwo było jednocześnie ukoronowaniem bohaterskich walk, jakie stoczyli lotnicy polscy w obronie Ojczyzny we wrześniu 1939 roku i jakie prowadzili w następnych latach na frontach zachodnich w obronie Francji i Anglii.

Wysiłek ten byłby jeszcze niepełny, gdyby nie wspomnieć chociaż, że lotnicy, gdziekolwiek bazowali, zwłaszcza na terenach Polski, wszędzie przyczyniali się do odbudowy normalnego życia wyzwolonego narodu polskiego i umacniania młodej władzy ludowej. I tak, na Lubelszczyźnie pomagali chłopom w przeprowadzeniu reformy rolnej, samorzutnie robili składki pieniężne w celu przyjścia z pomocą ludności stolicy, usuwali pozostałości okupacji hitlerowskiej w Bydgoszczy i pomagali w organizowaniu administracji polskiej na wróconym do Macierzy Pomorzu Zachodnim.

Polska Ludowa należycie oceniła ten wysiłek. Najbardziej zasłużona 4 mieszana dywizja lotnicza, w uznaniu zasług w walkach na Pomorzu, otrzymała zaszczytne miano Dywizji Pomorskiej, odznaczona została Krzyżem Grunwaldu II klasy, a sztandary jej pułków 1, 2 i 3 udekorowane zostały Krzyżami Virtuti Militari V klasy. Związki taktyczne 1 Mieszanego Korpusu Lotniczego — 2 dywizja lotnictwa szturmowego i 3 dywizja lotnictwa myśliwskiego, za wyróżnienie się w walce w operacji berlińskiej, otrzymały historyczne miano Dywizji Brandenburskich i odznaczone zostały Krzyżami Grunwaldu III klasy.

Ponadto w uznaniu zasług w walce polskie jednostki lotnicze wyróżnione zostały w rozkazach Naczelnego Dowództwa Armii Radzieckiej i Naczelnego Dowództwa WP.

Z piękną kartą historii Ludowego Lotnictwa Polskiego związali się na zawsze ludzie, którzy tego dzieła dokonali, a przede wszystkim lotnicy, uczestnicy walk powietrznych tacy, jak polegli: ppor. Józef Gościumiński, chor. Roman Wierzchnicki, chor. Aleksander Broch, kpr. Bienieda, sierż. Pictrowski, a ponadto wszyscy ci, którzy cało wyszli z krwawego boju i do dziś są żywymi symbolami ówczesnych dni, jak gen. Michał Jakubik, gen. Józef Jacewicz, gen. Franciszek Kamiński, płk Jerzy Czownicki, płk Juliusz Szwarc, płk Edward Chromy, płk Stefan Łazar, płk Aleksander Danielak, ppłk Leon Krzeszowski, ppłk Medard Konieczny, płk Arnold Juniter, płk Marian Maciejowski i dziesiątki innych, których nie sposób tutaj wymienić.

Nierozerwalnie zrosły się również z historią Ludowego Lotnictwa Polskiego postacie jego organizatorów i pierwszych dowódców — obywateli radzieckich, jak generałowie: Teodor Połynin, Tielnow, Józef Smaga, Aleksander Romeyko, Wasyl Kadazanowicz, Agałcow — obecny marszałek lotnictwa. Ponadto ci, którzy prowadząc do boju młodych polskich lotników polegli, jak ppłk Jan Tałdykin, kpt. Oleg Matwiejew, por. Anatol Szyrokun, chor. Anatol Kolesnikow, chor. Leonid Mironienko i inni.

W LATACH POWOJENNYCH

Po zakończeniu wojny sytuacja w naszym lotnictwie, jak również w całym wojsku, uzależniona jest od wielu czynników, a przede wszystkim od ogólnej sytuacji kraju.

W pierwszych latach cały nasz naród stanął do odbudowy kraju ze zniszczeń wojennych. Jednocześnie przed partią i władzą ludową stanęło zadanie likwidacji pozostałego reakcyjnego podziemia oraz trzeba było zaludnić i zagospodarować odzyskane Ziemie Zachodnie. Potrzebne więc były miliony zdrowych rąk do pracy oraz specjalne jednostki wojsk lądowych do zaprowadzenia porządku wewnętrznego.

Lotnictwo, rzecz jasna, w okresie tym nie było potrzebne w takich rozmiarach, w jakich zostało utworzone w ostatnim roku wojny. Stąd też wraz z przejściem całej armii polskiej na etaty pokojowe, dokonano również reorganizacji lotnictwa.

Zupełnie inaczej potoczyły się zaraz po wojnie losy polskich dywizjonów lotniczych na Zachodzie. Nie wróciły one do kraju, jak o to ubiegało się Naczelne Dowództwo WP, a przeciwnie, zabrane zostały z frontu z powrotem do Anglii i wbrew życzeniom lotników polskich zostały tam rozformowane. Wszystkich zaś lotników zdemobilizowano oferując im podjęcie pracy w zawodach, w których odczuwano niedobór pracowników. Wielu lotników okłamanych przez propagandę reakcyjną kół polskich na emigracji pozostało w Anglii i w innych krajach zachodnich. Setki jednak zasłużonych lotników wróciły do kraju i czynnie włączyły się do jego odbudowy. Wielu spośród nich zgłosiło się ponownie do służby w lotnictwie zajmując odpowiedzialne stanowiska w lotnictwie cywilnym, sanitarnym, sportowym oraz w lotnictwie wojskowym.

Jeden z najbardziej zasłużonych lotników na Zachodzie mający na swym koncie 19 zwycięstw powietrznych, mjr (obecnie ppłk) Stanisław Skalski po powrocie do kraju objął odpowiedzialne stanowisko w Dowództwie Lotnictwa. Znany jeszcze z lat przedwojennych płk Madejski został komendantem Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, jego zaś kolega, autor książki pt. „Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej 1939 r.", ppłk Władysław Żaczkiewicz został szefem sztabu jednostki. Dziesiątki innych zasłużonych lotników objęło różne funkcje zarówno w personelu latającym, jak i technicznym.

W 1946 roku wróciły do kraju ostatnie grupy polskich pilotów i nawigatorów wyszkolone w szkołach lotniczych w Związku Radzieckim.

W tym samym czasie setki specjalistów lotniczych opuściło szkoły lotnicze w kraju zastępując część zdemobilizowanych lotników z okresu wojny oraz doskonałych dowódców jednostek, instruktorów i specjalistów radzieckich.

W tym czasie do lotnictwa wstąpiło również wielu doświadczonych oficerów liniowych i byłych partyzantów. Po przeszkoleniu na kursach dowódców i szefów sztabów w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie zajęli oni odpowiadające ich kwalifikacjom stanowiska w pułkach lotniczych. Pierwsi absolwenci tych kursów to obecny Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz oraz gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło, gen. bryg. nawig. Jan Stamieszkin i dziesiątki innych wyższych dowódców i oficerów sztabów.

W pierwszych latach powojennych lotnictwo polskie bierze również czynny udział w życiu wewnętrznym kraju i umacnianiu władzy ludowej. Grupy propagandowe lotników działały w okresie referendum w 1946 roku, brały udział podczas kampanii wyborczej do Sejmu w 1947 roku, a wielu lotników uczestniczyło również w walkach z reakcyjnymi bandami. Ogółem w akcji przedwyborczej wzięło udział 1509 lotników. W licznych potyczkach zlikwidowano 685 członków band. Podczas akcji „Wisła"

Foto: JANUSZ SZYMANSKI





Foto: JANUSZ SZYMAŃSKI

latem 1947 r. (przeciwko ukraińskim bandom UPA na Rzeszowszyźnie) brało również udział kilka samolotów.

Ogółem w walkach z reakcyjnym podziemiem i bandami UPA zginęło 37 żołnierzy lotnictwa, w tym 18 oficerów i 14 podoficerów oraz 5 szeregowców.

Rokrocznie lotnictwo brało i bierze obecnie udział w różnych akcjach walki z żywiołem. Niejednokrotnie wydzielone eskadry bombardowały zatory lodowe na Wiśle, Odrze i innych rzekach oraz dokonywały zrzutów żywności i lekarstw dla ludności odciętej przez powódź.

Lotnicy polscy spieszyli zawsze z pomocą społeczeństwu w różnych akcjach związanych z likwidacją zniszczeń wojennych oraz budownictwem nowych obiektów w naszym kraju. Setki ich widzieć można było w Warszawie przy odgruzowywaniu miasta, przy budowie Trasy „W—Z", placu Konstytucji, Stadionu Dziesięciolecia. Tak było zresztą i w innych miastach.

Ze składek zaofiarowanych przez lotników dla uczczenia 1000-lecia Państwa Polskiego wybudowano w Warszawie na Bielanach szkołę, której nadano imię Ludowego Lotnictwa Polskiego. W szkole tej, oddanej do użytku w XX rocznicę Ludowego Wojska Polskiego, zdobywają obecnie wiedzę setki młodych chłopców i dziewcząt zarówno z Warszawy, jak i innych miejscowości naszego kraju.

Wiele również prac na korzyść gospodarki narodowej wykonali lotnicy w ramach czynu społecznego z okazji IV Zjazdu partii i XX-lecia Polski Ludowej.

W 1949 roku naród nasz wykonał 3-letni plan odbudowy kraju i przystąpił do wielkiego dzieła rozbudowy naszej gospodarki w myśl założeń planu 6-letniego.

Jednocześnie z tym, w planie 6-letnim przewidziano zwiększenie wydatków na wojsko, a przede wszystkim uwzględniono dezyderaty lotnictwa odnośnie wprowadzenia na uzbrojenie nowoczesnego sprzętu technicznego i utworzenia nowych jednostek lotniczych. Zamierzenia te jednak w pierwotnej wersji nie były przewidziane na większą skalę.

Jednak sytuacja międzynarodowa, jaka wytworzyła się na skutek agresji imperialistycznej w sprawy koreańskie oraz rozpoczęcie tzw. zimnej wojny przez kraje kapitalistyczne, na czele ze Stanami Zjednoczonymi, postawiła naszą partię i rząd przed koniecznością wzmożenia wysiłku w przygotowaniu wojska do obrony kraju.

W 1948 roku utworzono pierwszą jednostkę lotnictwa morskiego, która stała się zalążkiem lotnictwa Marynarki Wojennej.

Równocześnie z rozwojem organizacyjnym, w oparciu o dostawy radzieckie, nastąpiło przezbrojenie lotnictwa. Jednostki wyposażone zostały w nowoczesne samoloty odrzutowe, co w decydującej mierze wpłynęło na wzrost gotowości bojowej naszych Sił Powietrznych.

Przezbrojenie naszego lotnictwa na sprzęt odrzutowy wymagało przede wszystkim zastosowania nowych metod szkolenia, dowodzenia i zabezpieczenia odpowiadających nowoczesnej technice lotniczej. Ponadto obsługa i eksploatacja tego bogatego wyposażenia i uzbrojenia wymagała dużej liczby wysoko kwalifikowanych fachowców od personelu latającego począwszy, poprzez specjalistów różnych służb obsługi, do personelu dowódczego, sztabowego i kadr naukowych. Tym bardziej, że technika ta stale ulegała doskonaleniu i unowocześnieniu.

Rzutowało to również w znacznym stopniu na charakter pracy w tym okresie zarówno jednostek, jak dowództw i sztabów. W każdej z tych komórek nowoczesna technika wywierała swoisty wpływ na działalność ludzi. Tam, gdzie została wprowadzona, wymagała intensywnego szkolenia w celu szybkiego osiągnięcia gotowości bojowej.

Wszystkie te zmiany wpłynęły zatem na konieczność przeszkolenia istniejących stanów osobowych w jednostkach, jak i potrzebę zwiększenia wysiłku w przygotowaniu dalszych kadr zarówno personelu latającego, jak i różnych specjalistów naziemnej obsługi.

Wzrosło bowiem w tym czasie zapotrzebowanie na element ludzki oraz zaszła potrzeba rozbudowy bazy szkoleniowej.

W tym pierwszym przypadku trudności związane z brakiem kierowniczej kadry dowódczo-sztabowej i technicznej przezwyciężyliśmy przy pomocy Związku Radzieckiego, który skierował do nas doświadczonych specjalistów różnych dziedzin lotnictwa, jak gen. Jan Turkiel, gen. Kuczma, gen. Barkow, gen. Torochow, płk Markowcow i wielu innych.

Zapotrzebowanie zaś na nowe zastępy pilotów, nawigatorów i innych specjalistów lotniczych na samoloty odrzutowe, rozwiązano z pomocą Związku Młodzieży Polskiej, który objął szefostwo nad wojskami lotniczymi i do szkół lotniczych kierował najbardziej patriotyczną i świadomą młodzież.

Jeżeli chodzi o rozbudowę bazy szkoleniowej, to wykorzystano tu dotychczasowe ośrodki kształcenia personelu latającego i specjalistów lotniczych, tworząc nowe szkoły. Jednocześnie dla szkolenia specjalistów urządzeń radiolokacyjnych utworzono w Jeleniej Górze Oficerską Szkołę Radiotechniczną oraz w celu doskonalenia dowódców i oficerów niższych szczebli zorganizowano Centrum Szkolenia Lotniczego. Ponadto zwiększono limit dla kształcenia oficerów lotnictwa na wyższych uczelniach wojskowych w kraju i za granicą. Poważne osiągnięcia mają również lotnicze ośrodki naukowo-badawcze, jak Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych oraz na odcinku służby zdrowia — Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej.

W latach następnych Lotnictwo Polskie, w oparciu o wcześniej dokonany rozwój, dokonało dalszego kroku w umocnieniu swej siły i gotowości bojowej. Podniesiono poziom wyszkolenia w jednostkach. Kadrę jednostek zasilano nowym, lepiej przygotowanym personelem latającym. Sukces ten osiągnięto lepszą organizacją toku wyszkolenia w szkołach, zwiększeniem ilości godzin lotu podchorążych oraz zwiększonymi wymaganiami od kandydatów na przyszłych lotników. Odnosi się to zwłaszcza do przyszłych pilotów, którzy oprócz wykształcenia ogólnego z zakresu szkoły średniej muszą mieć również odpowiednie przygotowanie lotnicze z cywila.

W tej dziedzinie przygotowania młodzieży do służby w lotnictwie poważną rolę spełniają ośrodki Aeroklubu PRL, gdzie kandydaci zdążający do zawodu lotnika przechodzą szereg szczebli szkolenia i wychowania, jak modelarstwo, wstępne szkolenie szybowcowe, półzaawansowane szkolenie szybowcowe i wreszcie zaawansowane szkolenie szybowcowe.

Zwiększone wymagania w stosunku do kandydatów do służby w lotnictwie można było postawić dzięki rozwojowi socjalistycznej bazy ekonomicznej i podniesieniu się poziomu kultury narodu oraz dzięki temu, że posiadamy coraz bardziej wykształconą i coraz bardziej obytą z techniką młodzież w kraju.

Ponadto rozwój ekonomiczny, a zwłaszcza rozbudowa przemysłu wpłynęła na to, że przemysł zaczął dostarczać również odrzutowe samoloty. Dla uzmysłowienia sobie ogólnego wysiłku trzeba wziąć pod uwagę, że przemysł ten zastaliśmy po wojnie prawie całkowicie zniszczony. Ażeby więc przystąpić do budowy nowoczesnych samolotów państwo musiało zainwestować w przemyśle lotniczym poważne kapitały.

Szereg dodatnich zjawisk mamy również do odnotowania w zakresie rozwoju myśli lotniczej. Znalazły już zastosowanie w naszym lotnictwie własne oryginalne konstrukcje lotnicze.

I tak uczniowie na kursach początkowego szkolenia latają od paru lat na samolocie tłokowym TS-8 „Bies" konstrukcji doc. inż. Tadeusza Sołtyka. Do zadań szkoleniowych zastosowano również pierwszy oryginalny polski samolot odrzutowy TS-11 „Iskra", także konstrukcji zespołu inż. Sołtyka.

Na wyposażenie jednostek radiotechnicznych, wykrywających cele powietrzne, weszły doskonałe polskie stacje radiolokacyjne.

Nasz sprzęt lotniczy ulega systematycznej modernizacji. W lotnictwie myśliwskim od 1945 roku piloci już kilkakrotnie przesiadali się na coraz nowsze typy i wersje maszyn bojowych.

Jak powiedział z okazji XX-lecia Ludowego Wojska Polskiego Szef Sztabu Generalnego WP gen. broni Jerzy Bordziłowski, „Dysponujemy dziś najnowocześniejszymi, ponaddźwiękowymi samolotami odrzutowymi, uzbrojonymi w rakiety samonaprowadzające się na cel typu powietrze-powietrze. Aby zilustrować rozwój naszego lotnictwa można przytoczyć następujące cyfry: Jeśli moc silników samolotów wojskowych przyjmiemy w 1950 r. za 100, to już w 1960 r. wyniosła ona 267".

Ten proces unowocześniania naszego lotnictwa trwa nadal. Sprzęt, na którym latają nasi lotnicy, to w większości dzieło rąk polskiego robotnika, technika i inżyniera.

Patrząc dzisiaj z perspektywy 20 lat na nasze Wojska Lotnicze trzeba obiektywnie stwierdzić, że dokonaliśmy poważnej pracy. Wyszkoliliśmy w tym okresie setki dobrych pilotów, nawigatorów, strzelców pokładowych i różnych specjalistów naziemnych, dobrze znających rzemiosło lotnicze i umiejących władać najnowocześniejszym sprzętem lotniczym.

Trzeba również podkreślić, że ewolucje wykonywane przez naszych pilotów zaliczane są do najwyższej klasy światowej i dowodzą słuszności tego ogromnego wysiłku, jaki był i jest podejmowany przez całą kadrę Wojsk Lotniczych i dowództwa wszystkich szczebli. Ponadto wyniki te są jeszcze jednym dowodem wspaniałych sukcesów, jakie osiągnęło nasze lotnictwo rozwijające się w oparciu o nowoczesne zdobycze techniki oraz umiejętnie wykorzystujące w szkoleniu i wychowaniu młodych kadr doświadczenia i tradycje walk z ostatniej wojny. Umiejętne czerpanie z doświadczeń lat przeszłych zarówno własnych jak i innych państw, a szczególnie z okresu wspólnie przelanej krwi z Armią Radziecką w walce z najeźdźcą hitlerowskim, pozwala naszym lotnikom zrozumieć sens i potrzebę wysiłku dla dalszego systematycznego doskonalenia kwalifikacji lotniczych. Jedynie bowiem stałe doskonalenie gotowości bojowej sił powietrznych i innych rodzajów zbrojnych naszego wojska zapewni pokojowy rozwój Polski.

I wreszcie, co jest najistotniejsze, lotnictwo nasze przygotowuje się do działań w ścisłym współdziałaniu z Siłami Powietrznymi Związku Radzieckiego i innych państw — sygnatariuszy Układu Warszawskiego, co stwarza — w przypadku konfliktu zbrojnego — wybitnie sprzyjającą sytuację, która nie ma najmniejszego punktu porównawczego z warunkami, w jakich przyszło walczyć polskiemu lotnictwu przedwojennemu.

mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

DOKTORZY NAUK TECHNICZNYCH

HENRYK SZCZYPEK

INSTYTUT Techniczny Wojsk Lotniczych ma powód do dumy. Pewnym odzwierciedleniem jego osiągnięć w dziedzinie nowatorskich badań i wzrostu poziomu naukowego kadry niech będzie fakt, że po raz pierwszy w historii ITWL dwóch pracowników naukowych uzyskało tytuły doktorów nauk technicznych. Są to **ppłk dr inż. Józef Koszewski i mjr dr inż. Andrzej Janicki.**

Komendant ITWL składając z tej okazji młodym doktorom gratulacje powiedział:

· Czy to jest sprawa prywatna naszych doktorów, że zdobyli stopnie naukowe? Myślę, że nie. Jest to nasza wspólna sprawa Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych i jego wszystkich pracowników...

Niewątpliwie stopnie naukowe tych dwu oficerów są ukoronowaniem długoletnich badań i prac, mozolnej nauki i dociekań doktorów Koszewskiego i Janickiego. Obydwaj stworzyli nowe, oryginalne metody badań w dziedzinie, którą interesują się instytuty i uczeni niemal na całym świecie. Świadczą o tym zarówno publikacje w biuletynach naukowych Związku Radzieckiego, Stanów Zjednoczonych oraz innych krajów zarówno socjalistycznych jak i kapitalistycznych. Świadczą o tym liczne korespondencje, jakie młodzi uczeni ITWL otrzymują od swych kolegów „po fachu" z wielu krajów.

Obaj oficerowie są młodzi. Naukę w szkołach średnich rozpoczęli po wojnie, w Polsce Ludowej. W ciągu dwudziestolecia PRL ukończyli również studia wyższe. W przeddzień XX-lecia Polskiej Rzeczypospolitej uzyskali tytuły doktorów nauk technicznych.

PPŁK DR INŻ. JÓZEF KOSZEWSKI

Niełatwo jest pisać o problematyce, jaką zajmuje się pracownik naukowy. To co jest przedmiotem pasji dla doktoranta, później doktora — dla laika jest częstokroć wręcz niedostępne.

Ppłk dr inż. Józef Koszewski pracował od wielu lat i nadal pracuje nad nowymi metodami przeprowadzania pomiaru widm optycznych. Ta dziedzina wiedzy, podobnie jak wiele innych, wymaga głębokiej znajomości kilku pokrewnych nauk ściśle ze sobą związanych i wzajemnie uwarunkowanych.

Ppłk dr inż. Koszewski z pewnością nie przypuszczał, studiując jeszcze na Politechnice Szczecińskiej, jak długa i skomplikowana czekać go będzie droga. Kto wie — może wówczas nawet nie przypuszczał, że będzie w przyszłości miał „zacięcie" naukowca?

Urodził się w 1928 roku. W czasie wybuchu wojny miał zaledwie kilkanaście lat. Przebywał w domu rodziców, ale już wówczas zaczął się interesować radiotechniką. W wielkiej tajemnicy przed znajomymi konstruował różnego rodzaju aparaty radiowe...

...W 1946 roku zdał maturę w Piotrkowie i następnie został przyjęty na Politechnikę Szczecińską. Ukończył studia jako inżynier elektryk ze specjalnością telekomunikacji. Od najmłodszych lat pracował. Nawet wówczas gdy uczył się w gimnazjum. Pracował zawodowo również w czasie studiów na Politechnice; był długoletnim pracownikiem technicznym Polskiego Radia w Szczecinie.

W 1950 roku, gdy uzyskał absolutorium, nie mając jeszcze za sobą pracy magisterskiej, został powołany do zawodowej służby wojskowej. Wiele lat spędził jako wykładowca w Oficerskiej Szkole Radiotechnicznej. Następnie zostaje pracownikiem ITWL.

To, że zainteresował się pracami naukowymi, zawdzięcza byłemu komendantowi ITWL.

Z czasem ppłk dr inż. Koszewski zaczyna współpracować z Polską Akademią Nauk. Tu ostatecznie krystalizuje się kierunek jego badań. Zapoznaje się z potrzebami chemii, opracowuje nowe koncepcje i metody badań. Jego droga do tytułu doktora nauk technicznych jest długa i mozolna. Aż w końcu zostaje uwieńczona sukcesem w 1964 roku.

Jako jeden z niewielu, jeszcze przed uzyskaniem tytułu doktora nauk technicznych ppłk dr inż. Koszewski uzyskał tytuł samodzielnego pracownika naukowo-badawczego.

Część jego systemu prac naukowych została opatentowana — znajdzie niebawem zastosowanie w przemyśle.

MJR DR INŻ. ANDRZEJ JANICKI

Od swojego kolegi jest młodszy o rok. Liceum (kierunek matematyczno-przyrodniczy) kończy w 1947 roku. Potem zapisuje się na Politechnikę Gliwicką na Wydział Elektryczny. Będąc na czwartym roku Politechniki zostaje asystentem Zespołu Katedry Fizyki prof. dra Malarskiego.

Mjr dr inż. Janicki studia magisterskie ukończył w 1952 roku z wynikiem bardzo dobrym. W miesiąc później zostaje powołany do wojska.



Ppłk dr inż. Józef Koszewski



Mjr. dr inż. Andrzej Janicki

Jako jeden z nielicznych specjalistów zostaje skierowany do organizowania Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej. Następnie pracuje w Dowództwie Wojsk Obrony Przeciwlotniczej Kraju, ostatnio zaś w ITWL.

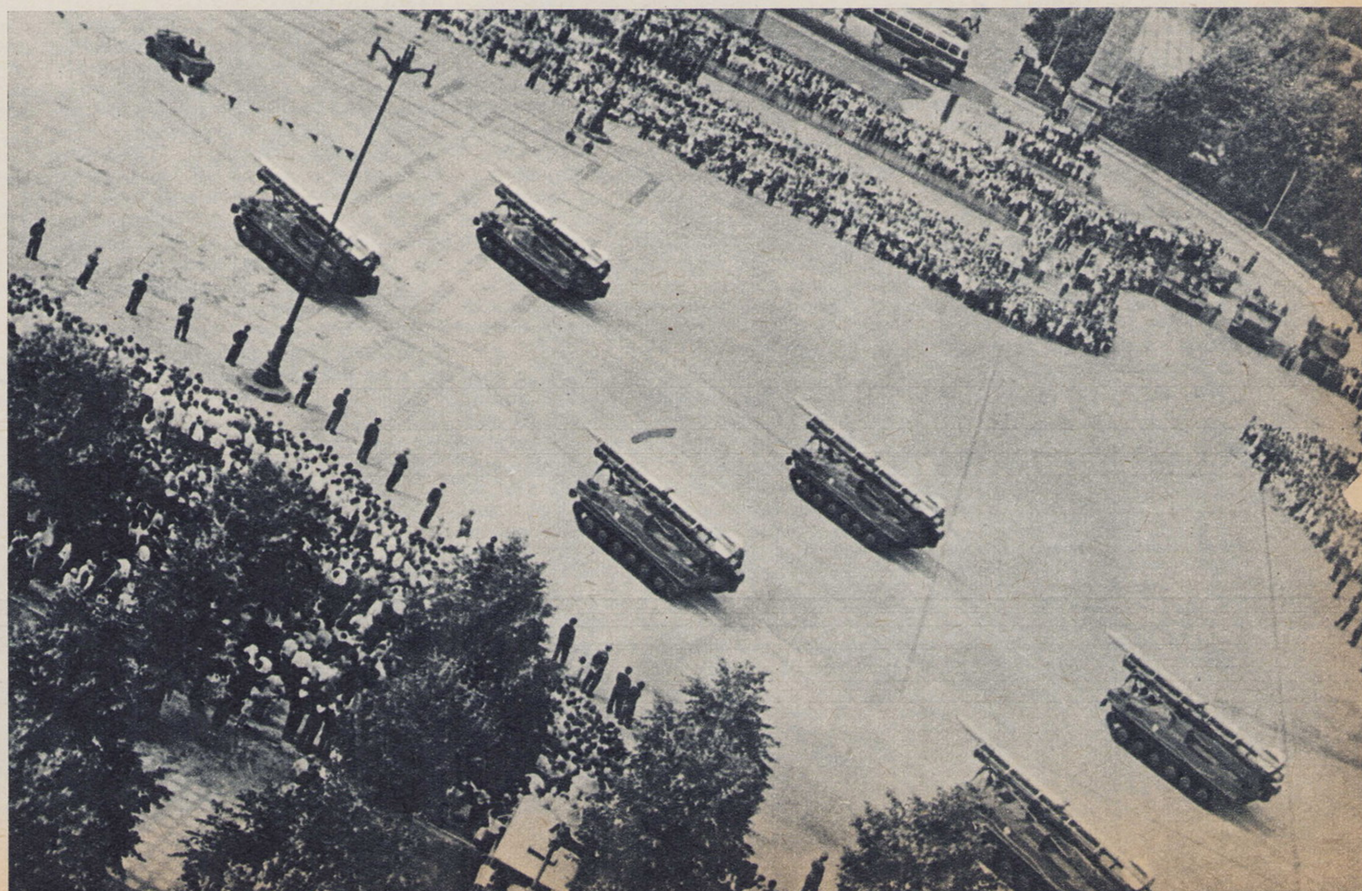
Tytuł jego pracy doktorskiej brzmi: „Adaptacyjna metoda wykrywania ech o nieznanych a priori własnościach statystycznych". Do pisania samej pracy przystąpił przed kilku laty. Studiując prace naukowe i opracowania uczonych z tej dziedziny, doszedł do wniosku, że w materiałach naukowych jest wiele luk. Pragnął je zlikwidować — stworzyć nową teorię, będącą wynikiem jego prac w tym zakresie.

Praca doktorska jest owocem nie tylko jego osobistych ambicji; widział cel i korzyść, jaką może z niej uzyskać zarówno wojsko jak i państwo.

Mjr dr inż. Janicki jest uczuciowo związany z działem, w którym pracuje. Dział ten stał się w lotnictwie ośrodkiem myśli naukowo-badawczej w dziedzinie automatyzacji i mechanizacji systemów kierowania.

Mjr dr inż. Janicki pragnie w dalszym ciągu rozwijać tę swoją oryginalną metodę naukową w konkretnych zastosowaniach.

— Praca habilitacyjna nie jest celem samym w sobie — powiada. — Wierzę, iż za dwa, trzy lata, będzie ona podsumowaniem moich dalszych prac z dziedziny, którą się zajmuję.



Fragmenty defilady dwudziestolecia w Warszawie (22 lipca 1964 r.). Defilują rakiety.
Foto: J. SZYMAŃSKI

LOTNICTWO SPORTOWE

KRZYSZTOF DONIGIEWICZ
Sekretarz generalny Aeroklubu PRL

Korzystając z życzliwości „Skrzydlatej Polski” pragnę wyrazić swoje odczucia i refleksje, jakie nasuwają mi się w tę piękną i znamienną dla lotnictwa sportowego rocznicę dwudziestolecia lotnictwa sportowego w PRL.

Od pierwszej ludowej wiosny na skrawku wyzwolonej ojczyzny, nad którą po latach klęski i znoju pojawiły się samoloty z biało-czerwoną szachownicą, aż po dzień dzisiejszy, kwitnącej i radosnej, lipcowej Polski Ludowej, lotnictwo sportowe rozwijało się i rosło. Wiemy też, że nie obce mu były również chwile i okresy wahań oraz niepowodzeń.

Niemniej, w czasie tych wielkich przemian i w czasie rozwojowej działalności lotnictwa sportowego jest do odnotowania wiele wspaniałych wzlotów i osiągnięć, które umocniły i rozsławiły dobre imię lotnictwa sportowego Areoklubu PRL.

— sukcesy w szkoleniu modelarzy, których łącznie wyszkolono ponad 70 tys. w istniejących obecnie ok. 800 klubach modelarskich
— w szkoleniu spadochroniarzy, którzy wykonali ponad 150 tys. skoków i ustanowili 82 krajowe i 16 międzynarodowych rekordów
— w szkoleniu szybowników, którzy np. do 1940 roku posiadali

srebrnych odznak	225
warunków do złotej odznaki	2
a obecnie	
odznak srebrnych posiadają	2.645
złotych	462
diamentowych	107

i ustanowili ponad 60 rekordów międzynarodowych, co daje prawie 50 proc. ustanowionych rekordów międzynarodowych przez wszystkie dyscypliny sportowe w okresie 20-lecia PRL, za co przyznano 80 tytułów Mistrza Sportu, 3 — Zasłużonego Mistrza Sportu, 11 złotych i 4 srebrne odznaki za wybitne osiągnięcia sportowe,
— w szkoleniu pilotów samolotowych, których wyszkolono parę tysięcy — są dowodem świadczącym o dynamice rozwojowej tej dziedziny sportu, możliwej tylko w warunkach ustroju władzy ludowej,
— w działalności Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych na rzecz gospodarki narodowej, wyrażające się w zapobieganiu wielomilionowym stratom w uprawach rolnych i leśnictwie, przez opylanie środkami owadobójczymi olbrzymich areałów upraw i lasów.

Osiągnięcia wskazują na ofiarny udział w pracy lotniczej licznego aktywu społecznego, który z poświęceniem dźwigał na coraz wyższy poziom działalność lotniczą mimo różnego rodzaju zakulisowych knowań o posmaku politycznym, mimo prymitywnych często warunków, braku sprzętu i zaplecza technicznego, niskich uposażeń pracowników lotnictwa.

Jest do odnotowania olbrzymi wysiłek naszego państwa ludowego, które rokrocznie przyznawało na utrzymanie i rozwój lotnictwa sportowego wielomilionowe sumy, bądź w postaci żywej gotówki, bądź też w postaci przekazywanego przez wojsko sprzętu lotniczego — że wspomnę chociażby, iż ponad miliard złotych otrzymał reaktywowany Aeroklub PRL.

Jest głównie do odnotowania uznanie państwa ludowego, które darzy lotnictwo sportowe olbrzymim kredytem zaufania, uchwaliło i nadało mu statut, przyznając prerogatywy organizacji wyższej użyteczności, powierza mu poważne i odpowiedzialne zadania w dziedzinie obronności kraju, w działalności lotniczo-sportowej i w dziedzinie ideowego wychowania swoich członków.

Oceniając ten dorobek w świetle wydarzeń ostatniego okresu, jakimi były XIII i XIV Plenum KC PZPR oraz IV Zjazd naszej Partii, jego uchwały, będące milowymi słupami na drodze rozwoju i rozkwitu naszego kraju w budowie socjalistycznej ojczyzny, warto sobie powiedzieć, czym winno żyć i do czego dążyć w najbliższej przyszłości — w nowej pięciolatce lotnictwo sportowe:

po pierwsze — do podniesienia rangi i stopnia pracy ideowo wychowawczej wśród całej naszej kadry, a przez nią wśród wszystkich członków naszej organizacji, szczególnie wśród młodzieży mobilizując wszystkich do wspólnego wysiłku nad realizacją podjętych przez Aeroklub PRL zadań,

po drugie — do sprawnego organizacyjnie pod każdym względem swego działania, tak wewnątrz organizacji jak i w działalności poza nią,

po trzecie — do wzorowego wykonania zadań w dziedzinie obronności kraju,

po czwarte — do utrzymania i podnoszenia na coraz wyższy szczebel dotychczasowych osiągnięć i wyników sportowych dając wszechstronną możliwość uprawiania sportu lotniczego aktywnym członkom naszej organizacji, szczególnie młodzieży rokującej nadzieje na uzyskania podstawowych i wyższych wskaźników wyczynu sportowego, dzięki dużej aktywności i osobistemu talentowi lotniczemu,

po piąte — do rozszerzenia i umocnienia bazy i zaplecza technicznego LZUG, do rozprzestrzenienia działalności przedsiębiorstwa i podniesienia jakości wykonywanych usług,

po szóste — do oszczędnego i przemyślanego gospodarowania środkami przyznanymi Aeroklubowi PRL bądź to ze środków państwa, bądź to ze środków społecznych,

po siódme — do lepszego niż dotychczas wykorzystania siły aktywu społecznego przez podniesienie jego rangi i znaczenia w działalności organizacyjnej,

po ósme — do prowadzenia nieprzerwanej i bezwzględnej batalii, przeciwko wszelkim objawom naruszania dyscypliny lotniczej tak na ziemi jak i w powietrzu, dostosowania nowych form i metod pracy profilaktycznej w dziedzinie BiHL,

po dziewiąte — do wyróżniania i nagradzania dostępnymi formami wzorowych, aktywnych, gospodarnych i czujnych pracowników lotnictwa sportowego i do śmiałego powierzania im kierowniczych stanowisk z równoczesnym kontynuowaniem procesu oczyszczania szeregów lotnictwa sportowego z elementów moralnie słabych nie rokujących poprawy,

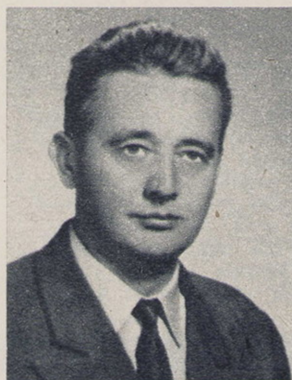
po dziesiąte — do utrzymywania i rozszerzania dotychczasowych kontaktów ze wszystkimi organizacjami społecznymi i młodzieżowymi, w celu wymiany i uogólnienia doświadczeń w dziedzinie pracy ideowo-wychowawczej i ogólno-organizacyjnej.

Należy pamiętać, że słuszny program i jego realizacja, konkretne postępowanie członków organizacji w życiu codziennym, wyniki w pracy i postawa moralna dają gwarancję utrzymania autorytetu i uznania wśród społeczeństwa.

Należy życzyć więc Aeroklubowi PRL i wszystkim jego członkom, by potrafił jak najlepiej rozpracować i przygotować się do zadań w nadchodzącej pięciolatce i by zadania te jak najlepiej wykonał.

LOTNICTWO SANITARNE

TADEUSZ WIĘCKOWSKI
Dyrektor Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego



Ogromną wagę przywiązuje się w naszej ludowej Ojczyźnie do sprawy ochrony zdrowia obywateli. Świadczy o tym między innymi fakt utworzenia w 1955 roku specjalnej lotniczej służby zajmującej się szybkim transportem sanitarnym. Posiadamy obecnie dobrze zorganizowaną sieć piętnastu placówek Lotnictwa Sanitarnego obejmującą zasięgiem swej działalności obszar całego kraju.

Ta szczególna służba lotnicza dysponuje odpowiednią ilością samolotów i śmigłowców gotowych do natychmiastowej interwencji, gdy tylko zaistnieje taka potrzeba. Śmigłowce i samoloty sanitarne docierają do najtrudniej dostępnych, zwłaszcza w okresie zimy, miejscowości udzielając pomocy lekarskiej i ratując życie i zdrowie obywateli.

Niejednokrotnie pierwszy bezpośredni kontakt społeczeństwa z lotnictwem dokonuje się poprzez Lotnictwo Sanitarne, co ma doniosłe znaczenie propagandowe, gdyż ta forma działalności lotnictwa ma swoją szczególnie pozytywną wymowę społeczną. Lotnictwo Sanitarne interweniuje skutecznie w zaistniałych awariach i wypadkach masowych, dostarcza lekarzy, leki, krew do transfuzji, a także wykonuje zagraniczne transporty sanitarne. Polskie samoloty ze znakami czerwonego krzyża lądowały już na lotniskach w Leningradzie, Sztokholmie, Hamburgu oraz we wszystkich sąsiadujących z nami krajach socjalistycznych.

W czasie ostatniej epidemii ospy, jaka miała miejsce w województwie wrocławskim, wielką rolę odegrało Lotnictwo Sanitarne, błyskawicznie dostarczając lekarzy specjalistów oraz niezbędne szczepionki do zagrożonych epidemią miejscowości.

Ta wysoka operatywność osiągnięta została między innymi dzięki pomocy lotnictwa wojskowego, które nieodpłatnie przekazało Lotnictwu Sanitarnemu pewną ilość potrzebnego sprzętu, a także umożliwiło wyszkolenie pilotów sanitarnych na śmigłowcach. Dzięki temu organizacja ta mogła, jako pierwsza w kraju służba cywilna wprowadzić do użytkowania śmigłowce.

Obecnie tworzy się przy szpitalach lądowiska śmigłowcowe, pozwalające na najszybsze i bardzo sprawne dostarczanie chorych do odpowiednich zakładów leczniczych i w ten sposób wprowadza się najnowocześniejszą formę transportu sanitarnego.

W ciągu ośmiu lat działalności Lotnictwo Sanitarne wykonało ponad 45 000 transportów, przelatując 15 milionów kilometrów. Obecnie w ciągu roku wykonuje się przeciętnie 7 tysięcy transportów sanitarnych.

Trzon kadry latającej rekrutuje się z byłych pilotów wojskowych, którzy walczyli na różnych frontach drugiej wojny światowej. Ich wysokie kwalifikacje i wieloletnie doświadczenie gwarantują wysoki poziom i operatywność naszego Lotnictwa Sanitarnego.

LOTNICZE TRANSPORTY SANITARNE W LATACH 1955—1963

Rok	Ilość transportów
1955	18
1956	2601
1957	3934
1958	5001
1959	5802
1960	5987
1961	5867
1962	,6727
1963	7829

Foto: A. Mroczek



LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

BOGUSŁAW PIOTROWSKI

Sekretarz Ekonomiczny Komisji Samorządu Robotniczego PLL „LOT"

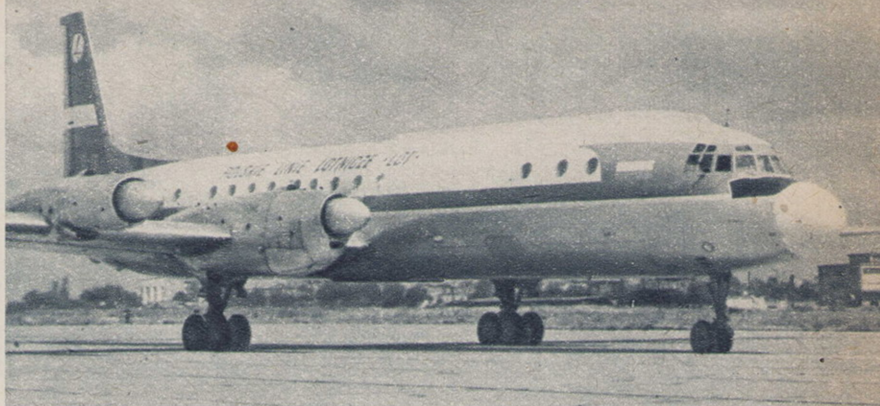


Foto: Z. Jóźwiak



W ciągu minionych dwudziestu lat lotnictwo cywilne rozwijało się w ścisłej współpracy z lotnictwem wojskowym.

Dwadzieścia lat temu, a więc jeszcze w czasie działań wojennych, na skrawku wyzwolonej ziemi naszego kraju, staraniem Dowództwa Wojsk Lotniczych uruchomiono dwie pierwsze linie komunikacji cywilnej.

Samoloty wojskowe Po-2 łączyły; Lublin — Rzeszów — Białystok oraz Lublin — Białystok.

W marcu 1945 r. reaktywowano Polskie Linie Lotnicze LOT. Oczywiście działalność naszą musieliśmy zaczynać od podstaw, pozbawieni byliśmy kadry, samolotów i lotnisk. I wtedy również przyszło nam z pomocą lotnictwo wojskowe, które ze swoich szczupłych wówczas szeregów oddelegowało do pracy w lotnictwie cywilnym grupę pilotów i mechaników, których część pracuje u nas do dziś.

W pierwszym roku naszej działalności przewieźliśmy ponad 26 tys. pasażerów. Od tego momentu, dzięki ogromnemu wysiłkowi załogi naszego przedsiębiorstwa, dalszej pomocy wojska oraz pomocy, jakiej udzielił nam Związek Radziecki w postaci sprzętu oraz instruktorów, którzy szkolili naszych pilotów, z każdym rokiem osiągaliśmy lepsze rezultaty eksploatacyjne i ekonomiczne.

Po niespełna rocznej działalności, w roku 1946 uruchomiliśmy pierwsze połączenia zagraniczne.

Z każdym rokiem przybywają nowe połączenia, wzrasta liczba przewiezionych pasażerów i towarów.

Na przestrzeni jednego roku 1963, nasze samoloty przewiozły tyle samo pasażerów, ile przewieziono ich w całym 10-leciu 1929—1939.

Wraz z rozwojem sieci połączeń, modernizował się oczywiście tabor. W pierwszych latach powojennych eksploatowaliśmy samoloty Li-2. W latach następnych samoloty Ił-12, a następnie Ił-14, które do dziś pełnią służbę na naszych liniach.

W roku 1961 wprowadzamy do eksploatacji samoloty turbośmigłowe — Ił-18. W rok później Viscount 804.

Dziś samoloty turbośmigłowe wykonują około 65% naszej pracy przewozowej. Wprowadzenie tych maszyn do eksploatacji pozwoliło znacznie zmniejszyć dystans dzielący nas w stosunku do wielu towarzystw lotniczych. Na szeregu linii nasze samoloty są równorzędne lub nawet bardziej konkurencyjne od samolotów naszych partnerów. Warto przypomnieć, że Ił-18 zabiera 84 pasażerów, jego prędkość przelotowa wynosi 650 km/godz, a pułap 10.000 m.

Samoloty ze znakiem żurawia łączą stolicę naszego kraju z większością państw europejskich oraz z Egiptem. Łączna długość naszych linii wynosi blisko 20 tys. kilometrów, a rocznie korzysta z nich blisko ćwierć miliona pasażerów.

Zadania naszego przedsiębiorstwa w ostatecznym rachunku sprowadzają się do działalności eksportu usług i działalności antyimportowej. Obecnie przynosimy Państwu zyski i oszczędności dewizowe w wysokości ponad 4,5 miliona dolarów rocznie.

Rok	Przewozy pasażerskie	
	w lotach krajowych	w lotach zagranicznych
1945	25.652	1.193
1946	51.529	2.960
1947	52.666	3.380
1948	59.906	5.325
1949	59.885	4.664
1950	82.469	6.494
1951	105.805	7.371
1952	115.668	7.825
1953	106.482	8.236
1954	125.674	10.983
1955	141.767	17.403
1956	166.126	33.439
1957	186.881	37.395
1958	92.731	38.979
1959	100.820	54.870
1960	109.611	66.042
1961	126.138	75.494
1962	151.773	93.931
1963	138.500	99.429
1964 x)	74.598	46.709
Razem:	2.074.679	622.122

x) dane tylko za I półrocze

LOTNICTWO GOSPODARCZE

Inż. JAN KRĘŻAŁEK

Dyrektor Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych APRL

W 1947 r. użyto po raz pierwszy w Polsce samolotów do zwalczania szkodników lasów (osnui gwiaździstej). W 1949 r. rolnictwo użyło samolotów do wysiewu nawozów sztucznych, a w 1950 r. również do ochrony roślin. Prace te, na wniosek Ministerstwa Leśnictwa, zapoczątkowały PLL „Lot" przy użyciu samolotów transportowych typu Li-2. W 1950 r. „Lot" przekazał część zadań Lidze Lotniczej stosującej samoloty lekkie typ PO-2. Ze względu jednak na nieekonomiczność tych maszyn do tych celów, oraz ze względów organizacyjnych, lotnicza działalność gospodarcza w latach 1954 — 1958 została zaniechana.

Po przerwie, na wniosek Ministerstwa Rolnictwa, w 1959 r. Aeroklub PRL powołał specjalną grupę lotniczą, a w 1960 r. zorganizował przedsiębiorstwo pod nazwą Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych (skrót LZUG-APRL), które jest już wyspecjalizowane w wielu kierunkach usług, rozszerzając stale ich ilość i zakres, stosując samoloty najekonomiczniejsze polskiej produkcji typ PZL — 101 „Gawron".



Do głównych zleceniodawców LZUG-APRL należą: rolnictwo, leśnictwo, straż pożarna, przemysł tekstylny, gospodarka komunalna, Polskie Radio, Telewizja, film i teatr oraz handel i sport, jak też rolnictwo i leśnictwo zagraniczne.

LZUG przygotowuje się również do usług dla potrzeb żeglugi morskiej i rybołówstwa, budownictwa, energetyki, górnictwa, hydro-geofizyki i innych.

RODZAJE PRAC LOTNICZYCH

W rolnictwie samoloty wykorzystywane są do zwalczania szkodników i chorób upraw: ziemniaka przeciw stonce i zarazie, grochu, peluszki i innych przeciw pachówce, strąkowcowi. Rzepaku przeciw chowaczom. Ponadto samolotami nawozi się łąki i pastwiska, odkaża stawy rybne i niszczy chwasty.

W leśnictwie zwalcza się szkodniki, jak osnuja, barczatka, brudnica mniszka i inne oraz w małym zakresie nawozi się młodniki leśne.

Straż Pożarna przy pomocy samolotów wykrywa i współdziała w gaszeniu pożarów lasów, osiedli itp., jak też stosuje zabiegi profilaktyczne przeciwpożarowe.

Dla Gospodarki Komunalnej samoloty niszczą wodorosty w zbiornikach wodnych i wodorosty przy pomocy środków chemicznych.

Samolot dystansuje pod każdym względem swojego naziemnego konkurenta — traktor. Zakładając równe dawki środków chemicznych na jednostkę powierzchni, samolot wykonuje prace nie tylko dokładniej tj. z większą skutecznością, lecz szybciej średnio 35-krotnie, a skrajnie od 4 do 120-krotnie. Ceny za identyczne usługi są od 10 do 300% niższe przy samolocie na 1 ha, z wyjątkiem rozrzucania nawozów mineralnych, gdzie samolot jest droższym do 3-krotnie, lecz traktor nie jest w stanie nawozić mokrych gruntów, a przy suchych niszczy 3 — 10% zbiorów.

EFEKTY EKONOMICZNE DLA GOSPODARKI NARODOWEJ

Prócz znacznej obniżki kosztów zabiegów lotniczych, dzięki stosowaniu chemicznej ochrony roślin, zwiększenie ilości lub wartości plonów szacuje się na 10 — 30% wartości całości zbiorów z areałów poddanych zabiegom ochronnym. Po obliczeniu i podsumowaniu tych efektów wynikających z ochrony roślin, lasów i przeciwpożarowych, lotnictwo przysporzy gospodarce PRL zysk netto ponad pół miliarda złotych rocznie przy skali zadań 1964 r.

PERSPEKTYWY DLA LOTNICTWA GOSPODARCZEGO

Do 1970 r. i dalszych są jasne, a zadania LZUG-APRL wzrosną średnio 5-krotnie. Usługi dla rolnictwa rozwiną się szczególnie w rejonach północno-zachodnich, tj. w większych skupiskach PGR, w zakresie ochrony ziemniaka przed zarazą oraz roślin strączkowych, jak też niszczenia chwastów i nawożenia pogłównego zbóż.

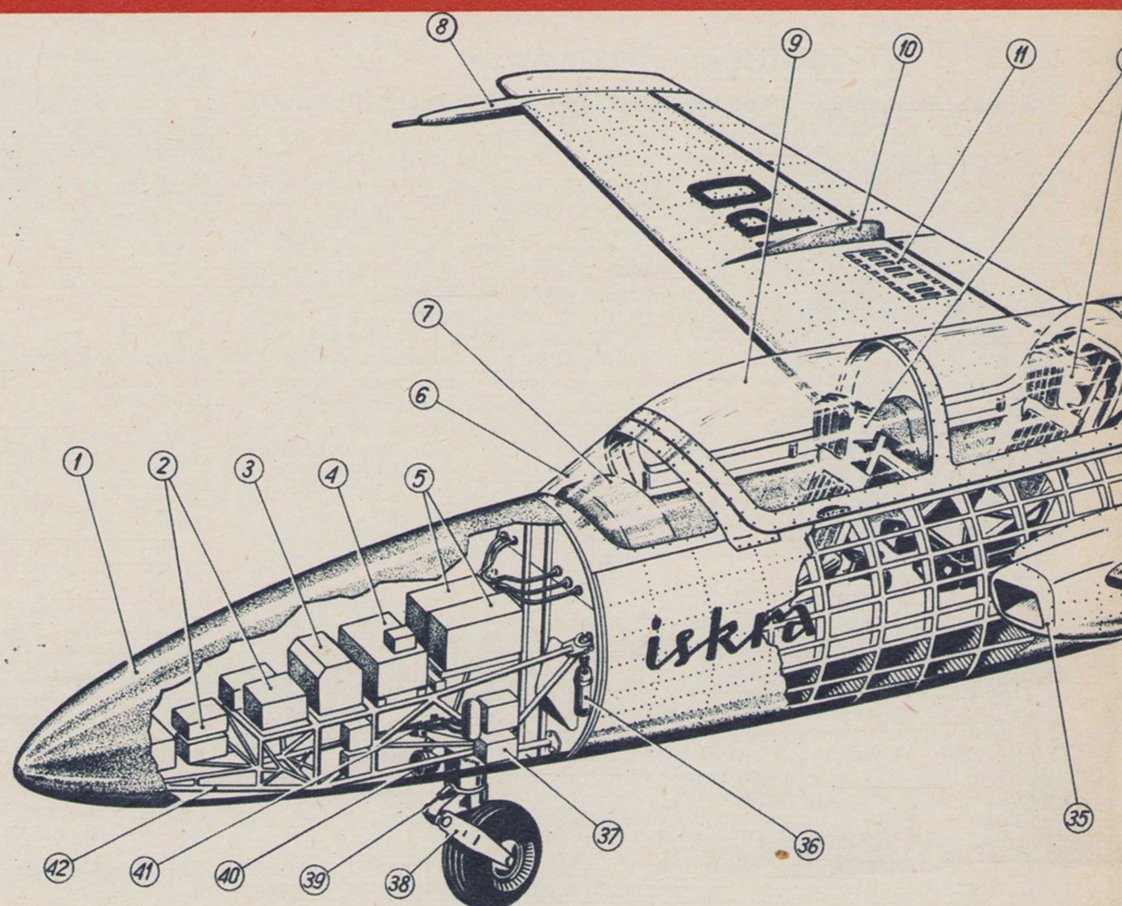
Komenda Główna Straży Pożarnych dąży do rozszerzenia ochrony lotniczej z czterech w br. na dalsze województwa, szczególnie po opanowaniu produkcji środków chemicznych i techniki lotniczej, do bezpośredniego gaszenia pożarów z powietrza.

Opracowano też długofalowy program kierunkowych studiów i badań naukowych, nad których realizacją będzie czuwał Komitet Nauki i Techniki.

Lata	Liczba hektarów		Liczba godzin
	Rolnictwo	Leśnictwo	Straż Pożarna
1947	-	30 000	-
1948	-	45 000	-
1949	15 000	50 000	-
1950	30 000	50 000	-
1951	50 000	50 000	-
1952	50 000	45 000	-
1953	52 000	35 000	-
1954 - 1958 brak danych			
1959	12 000	6 000	-
1960	46 000	10 000	2 040
1961	68 000	43 000	3 223
1962	89 600	58 000	-
1963	91 500	16 000	120
1964	81 000	24 100	705 do 31.07

Rok	Liczba ha	Kraj	
1956	10 500	Bułgaria	Usługi wykonane za granicą
1961	7 500	Finlandia	
1962	8 500	"	
1963	6 000	"	
1964	5 000	Bułgaria	

POLSKI SAMOLOT ODRZUTOWY TS



OBJAŚNIENIE

1. Dziobowa osłona laminatowa
2. Bloki wskaźnika radiolatarni i radiowysokościomierza
3. Akumulator pokładowy
4. Blok radiokompasu
5. Bloki radiostacji UKF
6. Wiatrochron
7. Tablica przyrządów pokładowych
8. Przeciwwaga antyflatterowa
9. Osłona główna kabiny
10. Grzebień kierujący
11. Hamulec aerodynamiczny
12. Fotele wyrzucane
13. Wlew paliwa
14. Okucie główne skrzydła
15. Główny zbiornik paliwa
16. Zasobniki ciśnieniowe instalacji pokładowych
17. Wziernik zdalnej busoli
18. Statecznik pionowy
19. Białe światło pozycyjne
20. Ster kierunku
21. Ster wysokości
22. Statecznik poziomy
23. Napęd steru wysokości
24. Zderzak ogonowy
25. Dźwignik przestawiania statecznika poziomego
26. Osłona silnika
27. Silnik turboodrzutowy
28. Klapa do lądowania
29. Lotka
30. Czerwone światło pozycyjne
31. Nadajnik prędkościomierza
32. Osłona podwozia głównego
33. Koło podwozia głównego z hamulcem
34. Goleń- amortyzator olejowo-powietrzny
35. Chwyt powietrza do silnika-lewy
36. Zbiornik cieczy odladzającej
37. Bloki busoli giro-indukcyjnej
38. Podwozie przednie
39. Zatrzask blokowania w pozycji centralnej
40. Reflektor do kołowania
41. Tłumik drgań „shimmy”
42. Kratowy wspornik wyposażenia

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

Wspaniały rozwój techniki lotniczej, którego jesteśmy świadkami, pozwala osiągać rezultaty, o których do niedawna człowiek nie mógł nawet marzyć. Postęp techniczny w dziedzinie budowy samolotów idzie w kierunku tworzenia coraz doskonalszych maszyn o wspaniałych osiągach i bogatym wyposażeniu. Rozwój ten ma jednak i cienie. Doskonalenie sprzętu lotniczego pod względem osiągów i wyposażenia prowadzi do nadmiernej komplikacji jego budowy, a tym samym utrudnia zarówno obsługę jak i eksploatację samolotów.

Dlatego problem szkolenia załóg lotniczych wyrasta na jedno z centralnych zagadnień rozwojowych lotnictwa. Zwłaszcza wiele wysiłku poświęca się opracowaniu właściwych programów szkolenia, umożliwiających uzyskanie wysokokwalifikowanego personelu latającego w możliwie jak najkrótszym czasie i przy możliwie niskich kosztach. Nie trzeba chyba mówić, że pomimo tych wysiłków zarówno czas jak i koszt wyszkolenia pilota jest obecnie wielokrotnie większy niż w dawniejszych czasach.

Ważnym elementem szkolenia jest dobór właściwych samolotów treningowych. Stosowane dawniej samoloty szkolne były raczej prymitywne, słabo wyposażone, nie skomplikowane w pilotażu i o słabych osiągach. Nie mogą one być już obecnie stosowane, gdyż nie zapewniają odpowiedniego poziomu szkolonych pilotów. Dlatego też do szkolenia wprowadza się obecnie samoloty bardziej skomplikowane, nowocześnie wyposażone, które wyrabiają u szkolących się właściwe nawyki i wdrażają ich do obsługi nowoczesnego, skomplikowanego sprzętu. Ponieważ większość nowoczesnych samolotów posiada napęd odrzutowy, już przed kilkunastoma laty zaistniała konieczność wprowadzenia treningowych samolotów o napędzie odrzutowym, gdyż tylko one mogą dać odpowiednią wprawę pilotom przyszłych naddźwiękowych myśliwców i olbrzymich odrzutowców komunikacyjnych.

Początkowo rolę samolotów treningowych spełniały przebudowane samoloty użytkowe. Potem zaczęto konstruować samoloty specjalnie przeznaczone dla celów treningu. Były one lepiej przystosowane do swoich zadań i bardziej ekonomiczne od swych poprzedników. Jeszcze później pojawiła się koncepcja wyeliminowania z procesu szkolenia samolotów tłokowych i przeprowadzenia całego treningu od początku na samolotach odrzutowych. Jest to celowe, gdyż samolot tłokowy niepotrzebnie wyrabia u szkolonych pilotów pewne specyficzne nawyki, niepotrzebne ani w późniejszych etapach szkolenia ani w praktyce zawodowej.

Obecnie każde nowoczesne lotnictwo musi rozporządzać samolotami treningowymi o napędzie odrzutowym. Można wyliczyć dziesiątki typów specjalnych treningowych odrzutowców, stosowanych w różnych państwach. I tak np. Wielka Brytania używa do tego celu samolotów Percival „Jet Provost” (szkolenie początkowe) i Folland „Gnat Trainer”, Francja — Potez — Air Fouge „Magister”, USA — Cessna T-37, Northop T-38 „Talon” i T2 J-1 „Buckeye”, a Włochy Macchi M-326 B i Fiat G-91 T. Do dużej, ciągle powiększającej się rodziny odrzutowych samolotów szkolno-treningowych dołączyły niedawno jugosłowiański „Galeb” i czechosłowacki L-29. Również polskie lotnictwo wzbogaciło się o nowy typ samolotu szkolno-treningowego o napędzie odrzutowym. Jest nim TS-11 „Iskra”.

POLSKIE SAMOLOTY SZKOLNO-TRENINGOWE

POLSKIE lotnictwo już od wielu lat opiera szkolenie kadr swoich pilotów na sprzęcie krajowej produkcji. Wysoki poziom naszego przemysłu lotniczego pozwala na budowę sprzętu o wysokich walorach technicznych. Istnieje też zespół konstrukcyjny wyspecjalizowany w projektowaniu samolotów szkolno-treningowych. Jest to zespół kierowany przez laureata wielu nagród państwowych docenta, inżyniera Tadeusza Sołtyka.

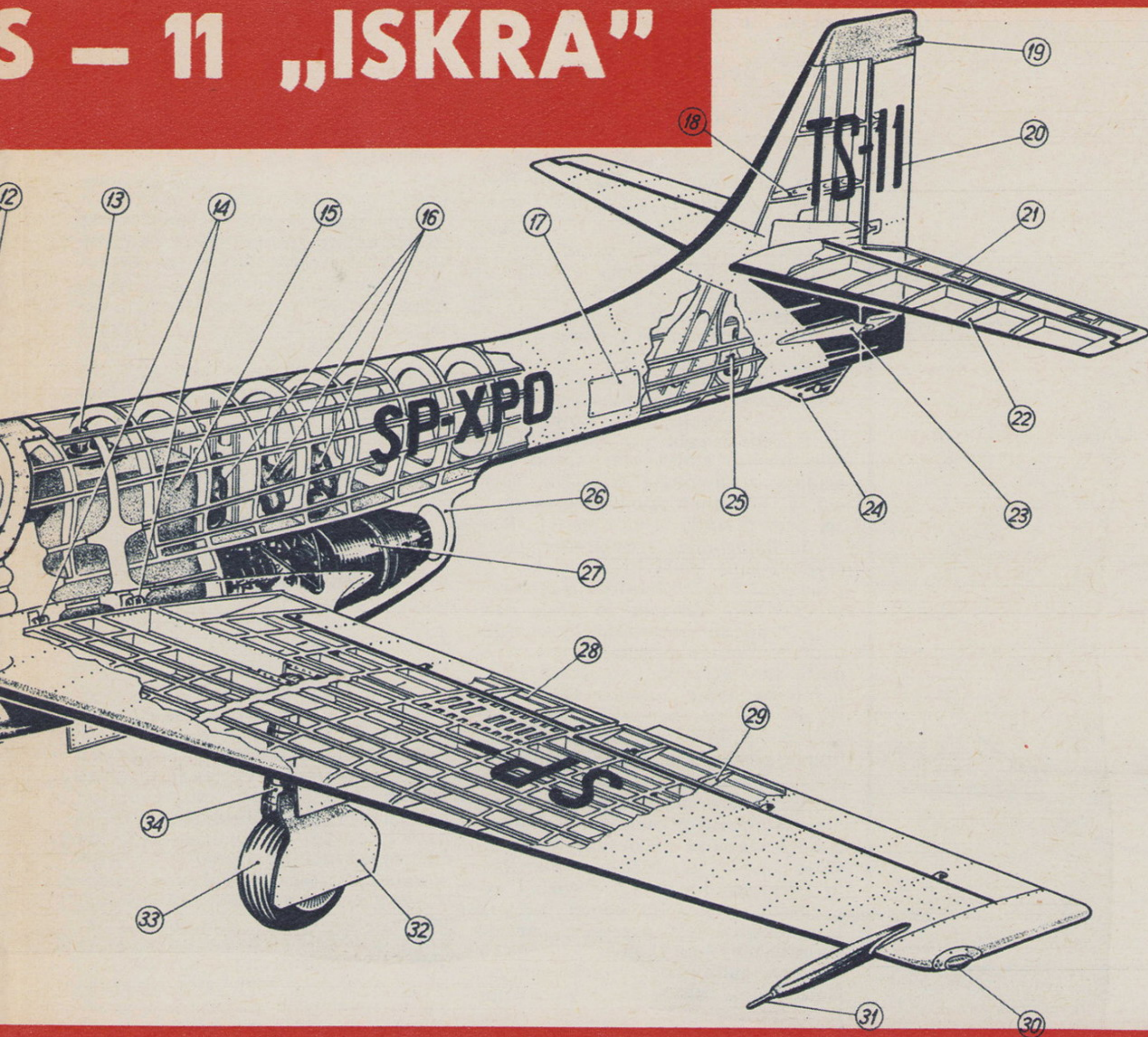
W tym właśnie zespole opracowano kolejno konstrukcje wszystkich typów używanych w polskich szkołach lotniczych. Tu w 1948 roku powstał prototyp „Junaka”, który był następnie budowany seryjnie w ulepszonej wersji jako „Junak-2”. Tu też ujrzał światło dzienne „Junak-3” o trójkołowym podwoziu i wzbogaconym wyposażeniu, którego zadaniem było podnieść poziom szkolenia przyszłych pilotów odrzutowców. Tu wreszcie w 1955 roku zrealizowano na wskroś nowoczesny całkowicie metalowy samolot szkolno-treningowy TS-8 „Bies”, zdobywcę trzech rekordów świata. Po „Biesie” przyszła kolej wreszcie na samolot szkolno-treningowy o napędzie odrzutowym.

Nie było to zadanie łatwe, jeśli weźmie się pod uwagę, że miała to być pierwsza polska konstrukcja samolotu odrzutowego. Samoloty tego rodzaju były dotąd budowane w kraju tylko na podstawie zagranicznej licencji. Na dobro głównego konstruktora i jego zespołu należy zapisać, że nie ulękli się oni piętrzących się trudności i pomimo szeregu przeszkód zrealizowali swój cel. Było to niewątpliwym sukcesem zespołu. O tym, że wysiłek ten został właściwie oceniony przez władze państwowe i społeczeństwo świadczą nagrody i wyróżnienia przyznane głównemu konstruktorowi i niektórym jego współpracownikom, a także przyznanie zespołowi I nagrody w konkursie „Życia Warszawy” — Mistrza techniki w 1962 roku.

HISTORIA „ISKRY”

Historia „Iskry” da się opowiedzieć w telegraficznym skrócie. Prace nad projektem rozpoczęto w 1957 roku. W lutym 1960 roku odbyło się oblatanie pierwszego prototypu, poprzedzone odbyciem wstępnej serii prób statycznych. We wrześniu tegoż roku „Iskra” po raz

S – 11 „ISKRA"



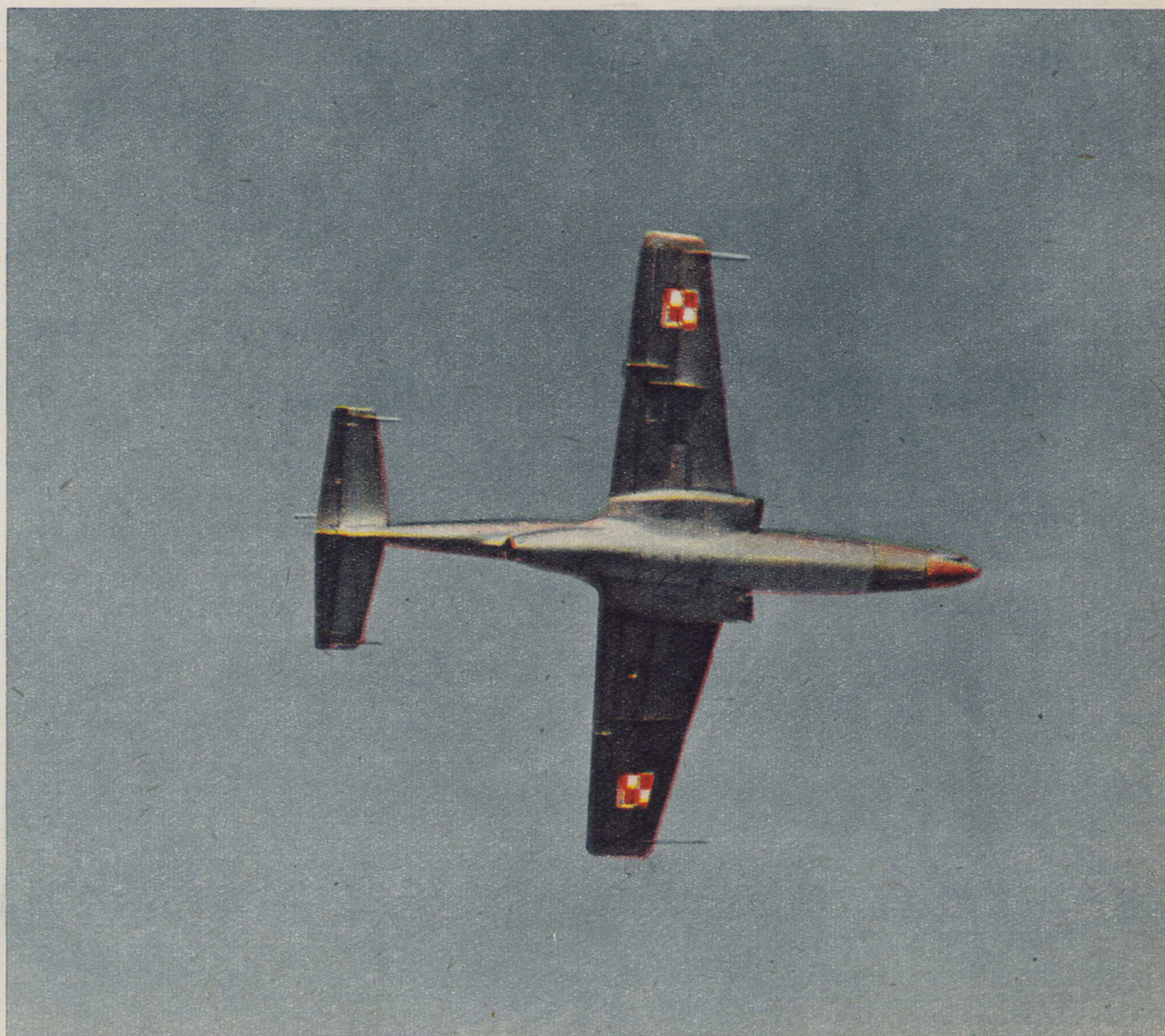
pierwszy zaprezentowana została społeczeństwu w czasie pokazów lotniczych w Łodzi. Okres następny był okresem wytężonych prób prototypów (w międzyczasie oblatane zostały dwa następne), prowadzonych jednocześnie w wielu kierunkach. Nowoczesny samolot jest tworem zbiorowego wysiłku wielu ludzi, od których współpracy zależy nieraz bardzo wiele. Dalsze karty historii „Iskry" pozostają do zapisania. Można przypuszczać, że samolot ten podobnie jak jego poprzednicy dobrze zapisze się w księdze dziejów polskiego lotnictwa.

„ISKRA" JAKO SAMOLOT SZKOLNY

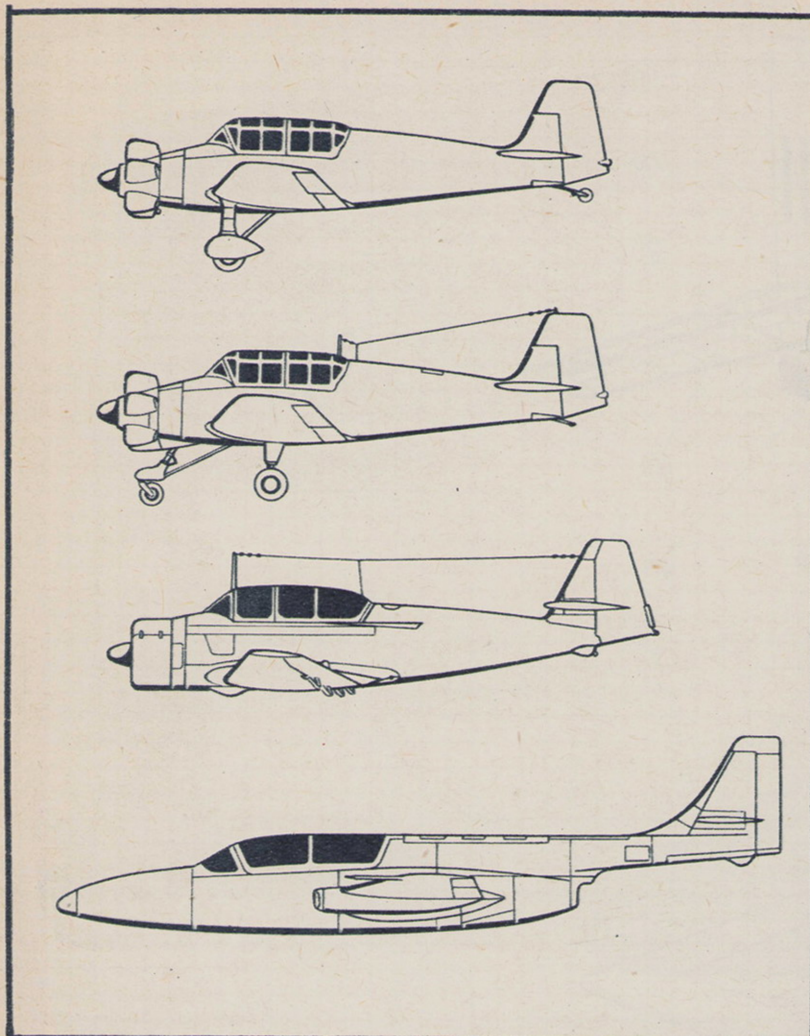
„Iskra" jest uniwersalnym samolotem szkolno-treningowym — będzie można na nim przeprowadzić wszystkie stopnie szkolenia pilotów. Uniwersalny samolot szkolny powinien mieć charakterystykę pilotażu zbliżoną do samolotów użytkowych. Pozwala to na wyrobienie u pilota właściwych nawyków już od początku szkolenia. Samolot nie może być za łatwy w pilotażu, nawet jeśli utrudni to początkowe szkolenie. (Można zresztą zastosować jako pomoc w szkoleniu początkowym tzw. kabinę treningową). Poza tym samolot powinien być wyposażony we wszystkie urządzenia, które pilot napotyka w nowoczesnym samolocie użytkowym. W szczególności dotyczy to urządzenia kabiny. Dlatego też projekt kabiny jest jednym z najtrudniejszych przy konstrukcji samolotu treningowego.

Konstruktorzy „Iskry" zastosowali dla załogi samolotu układ tandem, przy czym uczeń zajmuje

CIĄG DALSZY NA STRONIE 12



Samolot szkolno-treningowy „Iskra" — w locie.



Rodzina polskich samolotów szkolno-treningowych. Od góry: „Junak-2", „Junak-3", „Bies" i „Iskra".

CIĄG DALSZY ZE STRONY 11

miejsce przednie. Takie usytuowanie pilota wyrabia w nim poczucie samodzielności i wiary we własne siły. Jednakże zarówno w pierwszych lotach, jak też i w dalszych etapach szkolenia pilot może popełniać błędy, które instruktor musi być w stanie poprawić. W tym celu obie kabiny samolotu wyposaża się indentycznie. Instruktor ma przed sobą ten sam — co uczeń — komplet przyrządów pokładowych. Również wszystkie elementy sterowania są zdwojone, co pozwala instruktorowi na przejęcie sterowania w dowolnej chwili. Co będzie jednak, gdy uczeń zechce np. wypuścić podwozie w nieodpowiednim momencie? Otóż układ wypuszczania podwozia został tak wykonany, że instruktor w każdej chwili może operować nim, nawet wbrew woli ucznia. Podobnie zresztą rozwiązane jest sterowanie klapami do lądowania itp.

Aby obaj członkowie załogi mogli porozumiewać się ze sobą, np. w celu udzielenia uczniowi wskazówek przez instruktora, kabina wyposażona jest w rozmównicę telefoniczną, wykorzystującą normalne układy słuchawek i mikrofonów krtaniowych od radiostacji.

Ważną cechą samolotu szkolno-treningowego jest ekonomia jego ekspolatacji. Samolot taki powinien mieć wysokie osiągi przy stosunkowo niewielkiej mocy silnika, w celu ograniczenia zużycia paliwa. Dużą część kosztów eksploatacji stanowi amortyzacja sprzętu, tzn. koszt samolotu podzielony przez czas jego użytkowania. Koszt ten może się zmniejszyć przez ułatwienie produkcji, a jednocześnie przez zwiększenie żywotności samolotu.

Należy również dążyć do zmniejszenia kosztów obsługi, a to przez ułatwienie lub uproszczenie czynności obsługowych na ziemi.

Konstruktorzy „Iskry" położyli duży nacisk na omówione problemy. Samolot jest troskliwie dopracowany pod względem aerodynamicznym, co pozwala wyeliminować wszystkie zbędne opory i obniżyć ciąg niezbędny do lotu, ograniczając zużycie paliwa. Konstrukcja samolotu odznacza się wysoką technologią. Zastosowano korzystny podział samolotu na podzespoły, ułatwiający ich wykonanie, a także tzw. prefabrykację, tzn. wykonywanie już w podzespołach dużej części prac instalacyjno-wyposażeniowych, co prowadzi do uproszczenia i skrócenia etapu montażu ostatecznego. Wreszcie, przez celowe rozwiązanie konstrukcyjne, uzyskano wybitnie łatwe dostępy obsługowe do wszystkich żywotnych elementów samolotu. Pozwala to, oprócz zmniejszenia kosztów obsługi, na podniesienie jakości wykonywanych czynności obsługowych, co jest ważnym czynnikiem bezpiecznych lotów.

OPIS SAMOLOTU

Układ: Samolot TS-11 „Iskra" zbudowany został w układzie jednosilnikowego, wolnonośnego średniopłata. Usterzenie pojedyncze. Podwozie trójkołowe, wciągane.

Struktura: Struktura samolotu całkowicie metalowa z pracującym pokryciem. Płat nośny składa się z dwóch symetrycznych połówek, łączonych z kadłubem przy pomocy sworzni rozprężnych, przechodzących przez uszy okuć głównych dźwigarów. Płat ma obrys trapezowy i cienki profil laminarny, zmienny wzdłuż rozpiętości. Lotki typu bezszczelinowego, wyważane dynamicznie i statycznie. Lotki posiadają rozdwojoną krawędź spływu w celu podniesienia skuteczności przy małych wychyleniach. Klapy do lądowania — dwuszczelinowe, wypuszczane do tyłu i w dół po prowadnicach kształtu łukowego. Mogą być wychylone 15 st. do startu i 30 st. do lądowania. Przed klapami na dolnej i górnej powierzchni płata umieszczono hamulce aerodynamiczne typu „płotkowego". Pozwalają one na manewrowanie prędkością, co jest szczególnie ważne w lotach grupowych. Służą równocześnie do ograniczenia prędkości nurkowania. Dla uniknięcia przenoszenia zaburzeń wywołanych hamulcami i klapami na obszar lotki, zastosowano grzebienie kierujące przepływem na dolnej i górnej powierzchni płata. Na końcu skrzydła zabudowany jest przeciwciężar antyflatterowy, na końcu którego osadzono nadajnik prędkościomierza. Konstrukcja skrzydła dwudźwigarowo-kesonowa. Przedni krótki dźwigar typu bezściankowego służy do rozprowadzenia obciążeń skupionych od okuć w pracujące pokrycie kesonu. Dźwigar tylny — główny — posiada ściankę, stanowiącą równocześnie zamknięcie kesonu. Przed dźwigarem u jego nasady, wydzielona z kesonu, mieści się komora podwozia głównego. Pokrycie kesonu noskowego wykonane z grubych blach duralowych, usztywnione jest wyciskanymi kształtownikami duralowymi o przekroju omegowym. Na dolnym pokryciu kesonu mieści się szereg pracujących wzierników o kształcie kołowym, mocowanych na obwodach wkrętami o łbach wpuszczanych. Wnętrze kesonu jest uszczelnione, tworząc integralny zbiornik paliwa. Zadźwigarowa część skrzydła mieszcząca okucie klap i lotek oraz odlewane ze stopów magnezu wsporniki sterowania, posiada nie pracujące pokrycie z blachy z kilkoma wziernikami, obsługiwanymi w dolnym pokryciu.

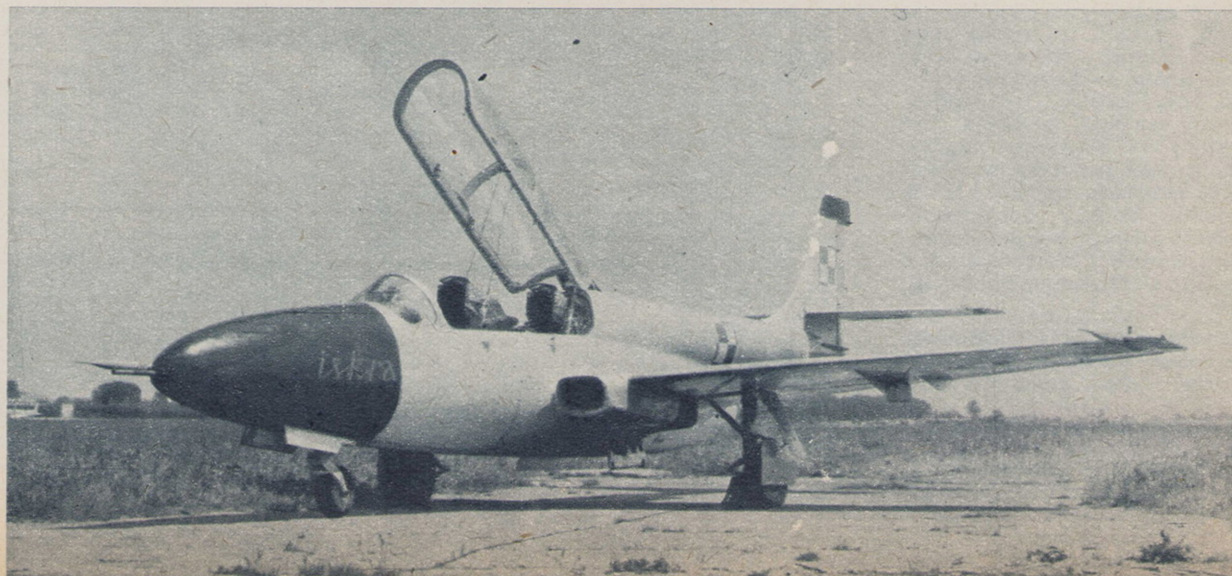
Kadłub samolotu dzieli się na część przednią, zawierającą wyposażenie, część kabinową, część centralną i część tylną. Część centralna w postaci zamkniętej komory o przekroju ósemkowym zawiera kadłubowe części dźwigarów płata oraz stanowi komorę głównego zbiornika paliwa. Przednie ściany części centralnej stanowią równocześnie tylną ścianę kabiny pilota wykonaną w postaci wanny duralowej o wzmocnionych obrzeżach. Kabina nakryta jest osłoną z plexi. Przed kabiną zabudowana jest stalowa kratownica stanowiąca wspornik podwozia przedniego oraz zespół wyposażenia radiowego i radionawigacyjnego. Wspornik ten wraz z wyposażeniem zakryty jest łatwo odejmowaną osłoną dziobową. Tylna część kadłuba wykonana jest jako belkowy wspornik usterzenia. We wnętrzu tej części mieści się szereg zespołów instalacji hydraulicznej, powietrznej i innych oraz nadajnik zdalnej busoli. Dostępy do tych agregatów zapewniają prostokątne wzierniki pracujące, mocowane na obwodzie szeregiem wkrętów z wpuszczanymi łbami. Pod belką ogonową na stalowym wsporniku kratowym zamocowany jest silnik samolotu, osłonięty czteroczęściową, odejmowaną osłoną.

Usterzenie samolotu pojedyncze, o układzie klasycznym, wolnonośne. Statecznik pionowy stanowi całość z tylną belką kadłuba. Statecznik poziomy wykonany jako przestawialny, zamocowany jest na dwóch przegubach pod dźwigarem głównym i oparty w przednim węźle na elektrycznym dźwigniku przestawiania. Statecznik poziomy posiada wystające w przód przeciwwagi przeciwflatterowe. Oba stateczniki mają pokrycie pracujące, usztywnione podłużnicami omegowymi. Stery wysokości (dzielone) i kierunku są wyważone statycznie i dynamicznie. Konstrukcja zbliżona do konstrukcji lotek. Krawędź spływu rozdwojona.

Podwozie wykonane jest w układzie trójkołowym z kołem przednim, całkowicie wciągane w locie. Koło przednie osadzone jest w wahaczu widelcowym, zamocowanym obrotowo na korpusie goleni, nie sterowane, wyposażone w tłumik drgań bocznych (shimmy). Koło daje się obracać wraz z widelcem dookoła osi pionowej o 360 st. Położenie centralne jest blokowane zatrzaskiem sprężynowym. Amortyzator olejowo-powietrzny o podwójnej charakterystyce. Koła główne osadzone na goleniach wolnonośnych, stanowiących amortyzatory olejowo-powietrzne. Koła są wyposażone w hamulce typu jednotarczowego. Dętki i opony kół typu niskociśnieniowego umożliwiają eksploatację samolotu na lotniskach trawiastych. Tył kadłuba zaopatrzony jest w nieamortyzowany zderzak ogonowy, stanowiący jednocześnie punkt kotwiczenia samolotu.

Sterowanie: Sterowanie zdwojone — z obu miejsc załogi (dwuster). Sterowanie wykonane w postaci

Jeden z pierwszych prototypów „Iskry". Foto: PZL







Seryjne „Iskry”.

Foto: BERNARD KOSZEWSKI i JANUSZ SZYMAŃSKI

drążków sterowych i pedałów. Napędy sterów składają się z cięgieł sztywnych — rurowych (popychacze) i dźwigni kątowych. W układ sterowania lotek włączone są wzmacniacze hydrauliczne, czterokrotnie zmniejszające wysiłek pilota. W układ sterowania podłużnego i kierunku włączono sprężynowe urządzenia obciążające, przy czym obciążenia drążka można regulować. Przestawianie statecznika odbywa się elektrycznie przy pomocy przełącznika dwustronnego. Napęd klap hydrauliczny, ze sterowaniem elektrycznym przy pomocy przycisków. Przewidziane jest awaryjne sterowanie klap sprężonym powietrzem. Napęd hamulców aerodynamicznych hydrauliczny, uruchamiany elektrycznie przyciskiem na uchwycie drążka sterowego. Napęd hamulców kół mieszany hydrauliczno-powietrzny z dźwignią na uchwycie drążka sterowego i różnicowym sterowaniem przez wychylenie pedałów sterowania kierunku. Przewidziane awaryjne hamowanie kół sprężonym powietrzem. Wypuszczanie i wciąganie podwozia hydrauliczne z awaryjnym układem powietrznym. Z przedniego siedzenia można również otworzyć podwozie przy pomocy dźwigni ręcznej.

WYPOSAŻENIE KABINY

Kabina załogi przewidziana jest dla dwóch pilotów: ucznia siedzącego w przodzie i instruktora. Oba miejsca wyposażone są w fotele wyrzucane typu ulżonego, uruchamiane przez ściągnięcie na twarz brezentowej zasłony lub przy pomocy przycisku na poręczach. Układ sterownic jest zdwojony, podobnie jak wszystkie pozostałe elementy sterowania. Każdy z pilotów posiada tablicę z kompletem przyrządów do lotów bez widoczności. Kabina jest hermetyzowana i klimatyzowana, z regulacją temperatury. Każdy z pilotów rozporządza urządzeniem tlenowym typu „automat płucny” oraz zaworem automatycznym sprężonego powietrza, pozwalającym na podłączenie ubiorów przeciwprzeciążeniowych.

Osłona kabiny składa się z dwóch części. Część przednia-stała wykonana jest z grubego szkła organicznego, posiada silną ramę, mogącą stanowić kozioł przeciwkapotażowy. Szyba przednia jest odladzana od zewnątrz przez opryskiwanie spirytusem, a wewnątrz przez nadmuch sprężonego powietrza. Główna część osłony wykonana jest jako jedna całość. Oszklenie jest odladzane przez nadmuch ciepłego powietrza. Do wsiadania i wysiadania cała główna część osłony podnosi się do góry, na zawiasach umocowanych w tylnej części. Otwieranie osłony odbywa się automatycznie dzięki autonomicznemu układowi hydropneumatycznemu, po ręcznym otworzeniu zamków. Zamykanie osłony hydraulicznym siłownikiem, zasilanym z sieci hydraulicznej samolotu. W razie potrzeby kabina może być odrzucona w locie przez otwarcie zamków lub specjalnym mechanizmem awaryjnym, przez ściągnięcie na twarz osłony fotela wyrzucanego.

WYPOSAŻENIE SAMOLOTU

Wyposażenie samolotu składa się z szeregu instalacji energetycznych, radiowo-nawigacyjnych i bezpieczeństwa. Główną instalacją energetyczną jest instalacja hydrauliczna, składająca się ze zbiornika cieczy, pompy hydrauliczno-silnikowej, akumulatorów ciśnień, zaworów rozdzielczych, przewodów i siłowników wykonawczych. Instalacja hydrauliczna służy do:
- sterowania lotkami,
- wciągania i wypuszczania podwozia,
- otwierania i zamykania klap do lądowania,
- uruchamiania hamulców hydraulicznych,
- hamowania kół,
- zamykania osłony kabin.

W razie awarii instalacji hydraulicznej niektóre jej czynności mogą być zastąpione działaniem sprężonego powietrza z instalacji powietrznej, składającej się z zasobników zaworów rozdzielczych i przewodów, podłączonych przez tzw. zawory przerzutowe do siłowników instalacji hydraulicznej.

Przy pomocy instalacji powietrznej można wypuszczać i wciągać podwozie, uruchamiać klapy i zahamować koła. Poza tym instalacja powietrzna służy do:
- uszczelniania kabiny,
- zasilania ubiorów przeciwprzeciążeniowych,
- spryskiwania osłony przedniej cieczą odladzającą.

Niemniej ważną od poprzednich jest instalacja elektryczna, zasilana od napędzanej przez silnik główny prądnicy lub akumulatora (przy niepracującym silniku).

Instalacja ta służy do:
- zasilania urządzeń radio-nawigacyjnych,
- zasilania sieci oświetleniowej samolotu, tzn. oświetlenia kabiny, świateł pozycyjnych, świateł sygnalizacyjnych, reflektorów do kołowania i do lądowania,
- zasilania przyrządów pokładowych,
- przestawiania statecznika poziomego,
- zdalnego sterowania zaworami rozdzielczymi instalacji hydraulicznej (uruchamianie podwozia, klap, hamulców itp.),
- autonomicznego rozruchu silnika.

Instalacja radiowa składa się z:
- radiostacji nadawczo-odbiorczej ultrakrótkofalowej do utrzymania łączności z ziemią lub innymi samolotami,
- rozmównicy telefonicznej dla łączności ucznia z instruktorem,
- radiokompasu sterowanego z obu kabin,
- radiowysokościomierza,
- wskaźnika radiolatarni.

Anteny urządzeń radiowo-nawigacyjnych są ukryte wewnątrz dielektrycznych osłon i nie wystają przez obrys zewnętrzny samolotu, aby nie zwiększać szkodliwego oporu aerodynamicznego.

Do urządzeń nawigacyjnych należy również zaliczyć zdalną busolę giro-indukcyjną posiadającą wskaźniki wspólne z radiokompasem.

Instalacja bezpieczeństwa, to oprócz wymienionej już instalacji tlenowej i ubiorów przeciwprzeciążeniowych, także instalacja przeciwpożarowa, uruchamiana automatycznie z kabiny w razie zasygnalizowanego pożaru silnika.

ZESPÓŁ NAPĘDOWY

Samolot TS-11 „Iskra” napędzany jest jednym silnikiem turbood-rzutowym średniego ciągu, skonstruowanym i zbudowanym w kraju. Jest to silnik jednowałowy, o siedmiostopniowej sprężarce osiowej, pierścieniowej komorze spalania i jednostopniowej turbinie. Silnik wyposażony jest w prądorozrusznik spełniający w chwili rozruchu rolę rozrusznika, a w czasie pracy silnika rolę prądnicy. Rozruch silnika odbywa się automatycznie. Silnik wyposażony jest w autonomiczną instalację olejową.

Silnik umieszczony jest pod tylną częścią kadłuba w rejonie spływu skrzydeł. Zasilanie powietrzem odbywa się przez rozdwojony kanał wlotowy, zakończony chwytami powietrza o przekroju prostokątnym, umieszczonymi u nasady skrzydeł. Wylot z silnika — bezpośredni, bez rury przedłużającej, co zapewnia wysoką sprawność zespołu napędowego.

Silnik osłonięty jest czteroczęściową osłoną odejmowaną do demontażu silnika. Tylna część osłony wykonana jest z blachy żaroodpornej. Dwie boczne pokrywy zapinają się na zamki, co w znacznym stopniu ułatwia dostęp do silnika.

Do zasilania silnika w paliwo służy instalacja składająca się ze zbiornika głównego typu miękkiego (umieszczonego w centralnej części kadłuba), zbiornika kolektorowego (umieszczonego pod zbiornikiem głównym i wyposażonego w układ zasilający z pompą przetłaczającą oraz zaworem ujemnych przeciążeń — do lotów plecowych) i zbiorników skrzydłowych. Między układem zasilającym, a pompą silnikową mieści się filtr paliwa. Pomiar zapasu paliwa w locie odbywa się przy pomocy paliwomierza pływakowego oraz przepływomierza z przelicznikiem, odliczającym zużyte litry od posiadanego zapasu.

DOSTĘPY OBSŁUGOWE

Jak już zaznaczono, specjalny nacisk położyli konstruktorzy samolotu na wygodę dostępów obsługowych. Prawie całe wyposażenie radio-nawigacyjne umieszczone jest w przedniej części kadłuba i wyjątkowo łatwo dostępne po zdjęciu osłony laminatowej zapinanej tylko na cztery zamki. Podobnie łatwy dostęp uzyskano do silnika i jego instalacji przez umieszczenie go na zewnątrz struktury samolotu, pod łatwo odejmowanymi osłonami. Najważniejsze agregaty instalacji hydraulicznej mieszczą się w owiewce lewej połówki wlotu powietrza do silnika (pod lewym skrzydłem) i są dostępne po odjęciu tej owiewki. Podobnie umieszczone są (z prawej strony) elementy wyposażenia elektrycznego. Obie tablice przyrządów dadzą się po odkręceniu dwóch śrub i rozłączeniu złącz elektrycznych wyjąć z samolotu. Obsługę kabiny ułatwia niskie położenie kadłuba samolotu.

★

Ci wszyscy, którzy choć raz widzieli „Iskrę” w czasie wykonywania akrobacji, na pewno odnieśli wrażenie, że samolot jest wyjątkowo zwrotny i sterowny. Dokładne omówienie tego tematu należy jednak pozostawić specjalistom-pilotom doświadczalnym lub użytkownikom sprzętu. Autor tego artykułu chciałby tylko powiedzieć od siebie, że lot na „Iskrze” (nawet w charakterze pasażera) to naprawdę duża przyjemność i życzy tej przyjemności wielu polskim pilotom.

mgr inż. JERZY SWIDZIŃSKI

RYSUNEK SAMOLOTU „ISKRA” ZAMIESZCZONO NA STRONIE 18



W kabinie „Iskry”.

Foto: JANUSZ SZYMAŃSKI

SPORT LOTNICZY W 20-LECIU PRL

JERZY R. KONIECZNY

(4)

II. LOTNICTWO SPORTOWE W AEROKLUBIE PRL

Rok 1956 nazwać można przełomowym w rozwoju i działalności polskiego lotnictwa sportowego. Po wielu latach doświadczeń i poszukiwań różnych form organizacyjnych, po kolejnym podporządkowywaniu sportu lotniczego Departamentowi Lotnictwa Cywilnego MK, Powszechnej Organizacji „Służba Polsce", Lidze Lotniczej i Lidze Przyjaciół Żołnierza, został reaktywowany 16 grudnia 1956 r. Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, jako naczelna władza całego lotnictwa sportowego. Okres odnowy naszego życia w kraju wywarł bezpośredni wpływ na kierunek przemian w organizacji lotnictwa sportowego w Polsce, na zmianę sposobu jego zarządzania i kierowania, na formy i sposoby pracy.

Aeroklub PRL został restytuowany w wyniku dążeń szerokiego aktywu lotniczego do samodzielnego, samorządnego i opartego na zasadach demokratycznego centralizmu, kierowania i zarządzania sprawami lotnictwa sportowego. Przy wielkim poparciu finansowym ze strony państwa ludowego uzyskało ono w latach powojennych szereg poważnych osiągnięć. Jednakże aktyw partyjny i bezpartyjny lotnictwa sportowego odczuwał poprzednio duże trudności w rozwijaniu swoich twórczych zamierzeń i dążeń. Stosowane uprzednio metody centralizmu administracyjnego nie dały w lotnictwie sportowym dobrego rezultatu.

Pierwszym najbardziej widocznym rezultatem zmian w lotnictwie sportowym w ramach samodzielnego Aeroklubu PRL było olbrzymie wyzwolenie się inicjatywy społecznej, czemu towarzyszył szeroki napływ młodzieży i starszych działaczy lotniczych do APRL oraz powrót do lotnictwa sportowego wielu zrehabilitowanych pilotów. Już w pierwszych miesiącach 1957 r. ilość członków Aeroklubu PRL wzrosła bardzo poważnie w porównaniu ze stanem z roku 1956: pilotów szybowcowych o 61%, pilotów samolotowych o 65%, skoczków spadochronowych o 14%. Dzięki inicjatywie terenowej powstało 9 nowych aeroklubów regionalnych oraz reaktywowano dwie nieczynne szkoły szybowcowe. Aerokluby przystąpiły do pracy w oparciu o nowo wydane, lepiej przystosowane do potrzeb i życia, przepisy lotnicze. Aktyw społeczny lotnictwa zrozumiał i potrafił godzić w swej działalności zarówno demokratyczne zdecentralizowane formy kierownictwa ze scentralizowaną koordynacją w skali ogólnokrajowej, jak i przeplatające się dwie strony działalności APRL: jej stronę społeczną — jako organizacji zarządzanej przez społeczne zarządy i jej stronę państwową — jako organizacji dotowanej przez państwo i działającej dla celów państwowych.



Z każdym dniem zwiększa się zainteresowanie młodzieży techniką lotniczą i astronautyczną. Mała technika to małe lotnictwo czy modelarstwo lotnicze. Każdego roku w naszym kraju przeprowadza się zawody modeli latających w różnych kategoriach. Na naszym zdjęciu start modelu szybowca na XXIX zawodach ogólnopolskich.

1. Stan organizacyjny

Zgodnie z postanowieniami Statutu zatwierdzonego przez władze państwowe i ogłoszonego w Monitorze Polskim (nr 84 z dnia 14 listopada 1963 r., poz. 406) Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej jest organizacją kierującą całokształtem spraw lotnictwa sportowego w Polsce, powołaną do prowadzenia w tej dziedzinie szkolenia, do kwalifikowania i zatwierdzania osiągnięć sportowych oraz do reprezentowania polskiego sportu lotniczego w kraju i zagranicą. Aeroklub PRL jest stowarzyszeniem wyższej użyteczności i posiada osobowość prawną.

Do podstawowych zadań Aeroklubu PRL należy:

— wychowywanie swoich członków w duchu patriotyzmu na pełnowartościowych obywateli Polski Ludowej w oparciu o programowe założenia budowy socjalizmu;

— kierowanie całokształtem spraw lotnictwa sportowego;

— rozpowszechnianie wiedzy i umiejętności lotniczych wśród społeczeństwa;

— prowadzenie i rozwijanie lotniczej działalności wyszkoleniowej i sportowej w celu przysposobienia ludności, a zwłaszcza młodzieży, do wykonywania zadań społecznie użytecznych;

— reprezentowanie lotnictwa sportowego w kraju i za granicą.

Zadania swe Aeroklub PRL realizuje m. in. przez:

— prowadzenie szkolenia i doskonalenie w zakresie umiejętności lotniczych;

— organizowanie mistrzostw, zawodów, pokazów, wystaw i innych imprez lotniczych;

— zatwierdzanie wynalazczości i wszelkiego rodzaju twórczości w dziedzinie lotnictwa sportowego;

— współdziałanie z organizacjami społecznymi, a w szczególności z organizacjami młodzieżowymi działającymi w Polsce Ludowej;

— utrzymywanie stosunków z zagranicznymi stowarzyszeniami o pokrewnych celach.

Członkami Aeroklubu PRL mogą być osoby prawne i fizyczne. Dzielą się oni na: członków zwyczajnych, stowarzyszonych, honorowych i popierających. Członkami zwyczajnymi, przyjmowanymi przez aerokluby regionalne, są pełnoletni piloci, skoczkowie spadochronowi, modelarze wyczynowi oraz działacze lotnictwa. Członkami stowarzyszonymi są członkowie kół lotniczych. Członkami popierającymi są osoby prawne i fizyczne, które zgłosiły swoje przystąpienie do APRL i opłaciły ustaloną składkę.

Naczelnymi władzami Aeroklubu PRL są: Krajowy Zjazd, Zarząd Główny, Główna Komisja Rewizyjna i Sąd Honorowy. Zarząd Główny jest naczelną władzą wykonawczą Aeroklubu PRL. Instancjami terenowymi APRL są aerokluby regionalne. Posiadają one nazwę związaną z terenem ich działania lub tradycją i realizują zadania APRL na obszarze swej działalności. W ramach Aeroklubu PRL działa również Klub Seniorów Lotnictwa. Zrzesza on członków zwyczajnych i honorowych APRL spośród długoletnich działaczy lotnictwa, szczególnie zasłużonych dla rozwoju sportu lotniczego.

Najniższymi komórkami organizacyjnymi Aeroklubu PRL są koła lotnicze. Zrzeszają one sympatyków sportu lotniczego, a przede wszystkim młodzież. Członkowie kół lotniczych są członkami stowarzyszonymi APRL. Koła lotnicze krzewią wiedzę o lotnictwie, spełniają zadania propagandowe i wychowawcze, mogą one prowadzić również modelarnie lotnicze. Działają one na zasadzie odrębnego regulaminu zatwierdzonego przez Zarząd Główny APRL.

Aerokluby regionalne mogą tworzyć na terenie swojego działania również filie aeroklubu, które działają zgodnie z regulaminem ustanowionym przez Zarząd Główny APRL.

Niezależnie od aeroklubów regionalnych, które są jednostkami terenowymi APRL o społecznej formie zarządzania, istnieją również w Aeroklubie PRL szkoły i ośrodki lotnicze, organizacyjnie podległe bezpośrednio Zarządowi Głównemu. Należą do nich:

— Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie nad Wisłokiem;

— Centrum Szybowcowe w Lesznie;

— Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Krośnie nad Wisłokiem;

— Wyczynowa Szkoła Szybowcowa Lisie Kąty koło Grudziądza;

— Wyczynowa Szkoła Szybowcowa Żar koło Żywca;

— Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu;

— Lotnicze Zakłady Naprawcze w Warszawie;

— Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych w Warszawie;

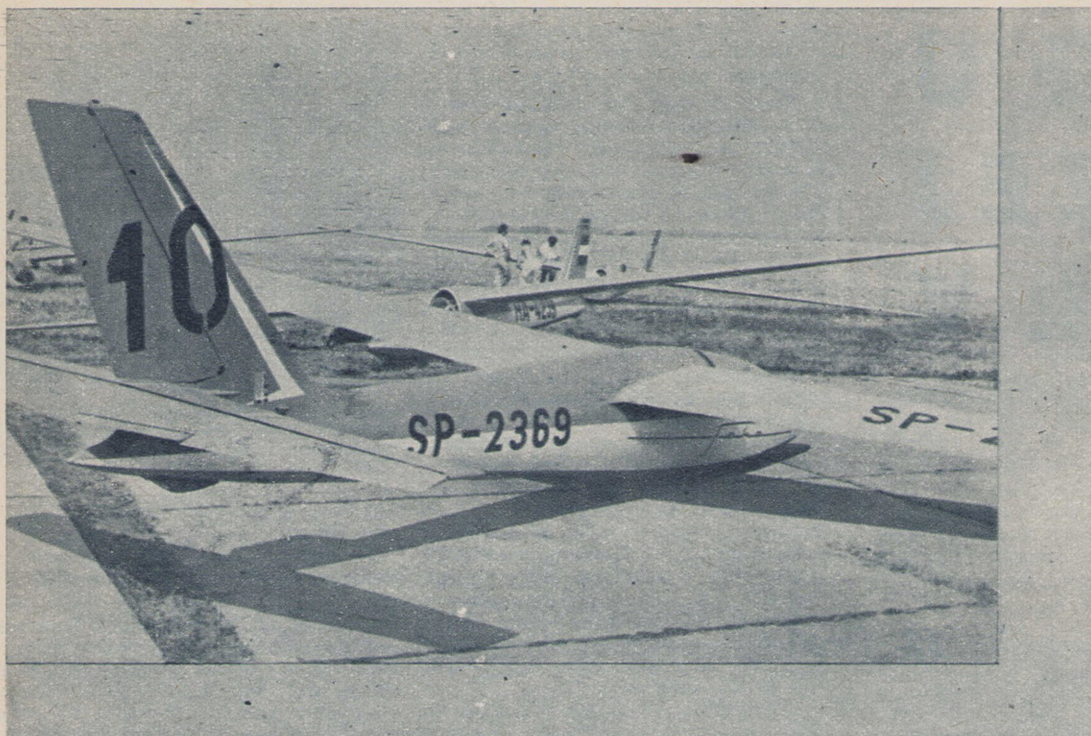
— Centralny Ośrodek Modelarstwa Lotniczego w Warszawie.

Według stanu na 1 czerwca 1964 r. działają w kraju następujące aerokluby: Białostocki, Bielsko-Bialski, Bydgoski, Częstochowski, Elbląski, Gdański, Gliwicki, Grudziądzki, Jeleniogórski, Kielecki, Krakowski, Kujawski (w Inowrocławiu), Lubelski, Łódzki, Mielecki, Opolski, Ostrowski, Podhalański (w Nowym Sączu), Podkarpacki (w Krośnie nad Wisłokiem), Pomorski (w Toruniu), Poznański, Radomski, Rybnicki, Rzeszowski, Słupski, Stalowowolski, Szczeciński, Śląski (w Katowicach), Świdnicki (w Świdniku koło Lublina), Tatrzański (w Nowym Targu), Warmińsko-Mazurski (w Olsztynie), Warszawski, Wrocławski, Ziemi Lubuskiej (w Zielonej Górze) i Ziemi Mazowieckiej (w Płocku).

Aeroklub PRL jest organizacją społeczną, jednolitą pod względem organizacyjnym i gospodarczym; zapewnione ma również jednolite kierownictwo polityczne, wyszkoleniowe i techniczne. Merytoryczny nadzór nad działalnością Aeroklubu PRL sprawuje Ministerstwo Obrony Narodowej.

UDZIAŁ SZYBOWNIKÓW POLSKICH W MISTRZOSTWACH SWIATA

Rok	Miejscowość (kraj)	Piloci	Zajęte miejsce	Klasa lub kategoria szybowców	Typ szybowca
1956	Saint Yan (Francja)	Marian Gorzelak	3	jednomiejsc.	Jaskółka Z
		Julian Nowotarski i Justyn Sandauer	6	dwumiejscowe	Bocian Z
		Tadeusz Góra	25	jednomiejsc.	Jaskółka Z
1958	Leszno (Polska)	Adam Witek	1	standard	Mucha Standard
		Jerzy Wojnar	6	standard	Mucha Standard
		Edward Makula	5	otwarta	Jaskółka Z
		Marian Gorzelak	14	otwarta	Jaskółka Z
1960	Kolonia (NRF)	Edward Makula	2	otwarta	Zefir 2
		Jerzy Popiel	3	otwarta	Zefir 2
		Adam Witek	3	standard	Foka
1963	Junin (Argentyna)	Edward Makula	1	otwarta	Zefir 2
		Jerzy Popiel	2	otwarta	Zefir 2
		Józef Pieczewski	11	standard	Foka 4



Na tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie rozegrano wiele interesujących konkurencji, przy czym największą sensacją i to na skalę światową był prędkościowy przelot po trasie trójkąta 535 km, który wykonało 34 zawodników. W tym miejscu trzeba dodać, iż wszyscy startujący piloci, w tym również zagraniczni latali na „Fokach". Na pierwszym planie „Foka" Mirosława Królikowskiego. Tuż za nią „Foka" węgierska.
Foto: S. JAŚKO (1) T. MAL (1)

2. Formy szkolenia

Prowadzone od kilku lat próby jak najbardziej właściwego powiązania działalności propagandowej, szkolenia modelarskiego, nauki pilotażu szybowcowego i samolotowego z przygotowaniem kadr dla potrzeb lotnictwa zawodowego, a przede wszystkim dla Wojsk Lotniczych, znalazły swoje właściwe rozwiązanie w Aeroklubie PRL. W oparciu o dotychczasowe doświadczenia APRL wprowadził szkolenie lotnicze rozłożone na szereg lat, poczynając już od młodzieży ostatnich klas szkół podstawowych. Młodzież ta, w wieku 12—14 lat, ma możność zapoznawania się z lotnictwem poprzez działalność kół lotniczych, które dysponują szerokim wachlarzem możliwości zdobywania wiedzy lotniczej: począwszy od modelarni lotniczych, aż do uczestnictwa w samorzutnie organizowanych, lecz nadzorowanych przez aerokluby, teoretycznych kursach szybowcowych i spadochronowych. Praktyka wykazała, że z każdym rokiem zwiększa się udział młodzieży w tego rodzaju formach szkolenia. Jest to bowiem praktycznie rzecz biorąc wstępny staż lotniczy dla kandydatów na szkolenie szybowcowe i spadochronowe. Okazało się przy tym również, że ta właśnie młodzież z kół i modelarni lotniczych czyni szybsze postępy w szkoleniu, a tym samym obniża jego koszty. Warto tu podać, że w latach działalności Aeroklubu PRL jako samodzielnej organizacji (1957—1963), szkolenie modelarskie ukończyło 71 386 osób.

Szkolenie modelarskie prowadzone jest w trzech klasach. O ile w III i II klasie traktowane jest ono jako przygotowanie do dalszego szkolenia lotniczego (m. in. w programie wyszkoleniowym, obok zajęć ściśle modelarskich, wiele czasu poświęca się na zajęcia teoretyczne), to program w klasie najwyższej — I — przewiduje położenie większego nacisku na przygotowanie młodzieży do uprawiania modelarstwa wyczynowego.

Jednym z głównych zadań APRL jest prowadzenie szkolenia w ramach przysposobienia wojskowego dla potrzeb Wojsk Lotniczych i Wojsk Powietrzno-Desantowych. Poza tym prowadzona jest działalność sportowa i wynikająca z tej działalności akcja szkoleniowa. Oprócz modelarstwa APRL prowadzi szkolenie w takich dziedzinach, jak spadochroniarstwo, szybownictwo, sport samolotowy i balonowy.

W 1959 r. powołane zostało przez Aeroklub PRL Lotnicze Przysposobienie Wojskowe, mające za zadanie odpowiednie wyselekcjonowanie i przygotowanie kandydatów do Oficerskich Szkół Lotniczych. Stworzyło to nowe ramy organizacyjne w działalności szkoleniowej APRL i skierowało jednocześnie główny wysiłek aeroklubów w zdecydowanie określonym kierunku: na młodzież szkół średnich, gdzie poprzez odpowiednią pracę wychowawczą — przygotowuje się kandydatów na podstawowe szkolenie szybowcowe i skąd muszą rekrutować się junacy LPW.

Sam proces szkolenia w ramach LPW, a więc i przygotowywania przez aerokluby kandydatów do oficerskich szkół lotniczych przedstawia się następująco:

U podstaw tej koncepcji znajduje się sieć kół lotniczych, w szkołach podstawowych i w młodszych klasach szkół średnich, prowadzonych przez aktyw społeczny aeroklubów regionalnych wspólnie z ministerstwem, z kierownictwem szkół, kuratoriów i ZHP. Dalej następuje podstawowe szkolenie szybowcowe (do III klasy); prowadzą je aerokluby na obozach letnich. Powołuje się na nie w czasie wakacji letnich wyłącznie młodzież szkół średnich (i równorzędnych zawodowych) z 8 i 9 klasy. Dobór kandydatów na obozy dokonywany jest przez aerokluby regionalne w porozumieniu i przy współudziale władz szkolnych i organizacji społecznych działających na terenie szkół.

Wyszkolony w lecie pilot szybowcowy III klasy uczy się nadal w szkole średniej i w następnym roku trafia, jako ochotnik, na jeden z prowadzonych przez Aeroklub PRL obozów Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia. Obozy te prowadzone są z reguły w lipcu i sierpniu na turnusach jednomiesięcznych i obejmują przeszkolenie szybowcowe do wyższej klasy. Przygotowany i wyselekcjonowany w ten sposób oraz wychowany przez aeroklub młody człowiek, uczący się w szkole średniej, przeszkolony na obozach, a potem w ciągu roku trenujący dodatkowo w aeroklubie, kończy szkołę średnią. Staje więc przed koniecznością wyboru swej drogi życiowej. Jeżeli decyduje się całkowicie poświęcić lotnictwu zawodowemu i złoży odpowiednie dokumenty do oficerskiej szkoły lotniczej, wówczas zostaje przyjęty na jeden z obozów LPW II stopnia. Tam przeszkolony zostaje w ciągu jednego lata na samolotach, po czym jesienią zdaje egzamin do oficerskiej szkoły lotniczej.

Jeżeli natomiast młody maturzysta decyduje się na inny zawód, a nie porzuca zamiłowań lotniczych, trafia wówczas do aeroklubu regionalnego, zaliczony zostaje do kategorii treningowców i uprawia sport lotniczy.

Jak wykazała dotychczasowa praktyka, szkolenie kandydatów do OSL w ramach APRL znacznie obniża koszty szkolenia pilotów w Wojskach Lotniczych.

Aerokluby regionalne nie prowadzą w zasadzie szkolenia podstawowego na szybowcach z osobami w wieku przedpoborowym. Wyjątki od tej zasady są dopuszczalne każdorazowo po akceptacji Zarządu Głównego APRL i mogą obejmować jedynie specjalistów związanych z lotnictwem, jak np. studentów, inżynierów, lekarzy itp., a także kobiety.

Ważną rolę w działalności szkoleniowej i sportowej APRL odgrywają ośrodki centralne (np. Centrum Szybowcowe w Lesznie, CWL w Krośnie i Centrum Wyszkolenia Spadochronowego), które prowadzą różne kursy specjalistyczne, umożliwiające pilotom z aeroklubów zdobywanie wyższych uprawnień do poszczególnych klas szkoleniowych oraz uogólniając doświadczenia wypracowują nowe metody szkolenia i kierunki rozwojowe lotnictwa sportowego. Koncentrują one też w sobie latanie wyczynowe i są w większości terenem imprez ogólnopolskich (np. mistrzostwa Polski w Lesznie).

Podstawowe szkolenie spadochronowe dla potrzeb Wojsk Powietrzno-Desantowych prowadzone jest w zasadzie w Centrum Spadochronowym; niekiedy szkolenie to prowadzą również aerokluby na specjalnych obozach.

Podstawowe szkolenie samolotowe w większych grupach prowadzi w zasadzie CWL w Krośnie, pojedynczo szkolą także aerokluby.

Program szkolenia lotniczego w Aeroklubie PRL obejmuje we wszystkich specjalnościach lotniczych trzy klasy: III, II i I.

3. Działalność sportowa

Niezależnie od szkolenia dla potrzeb lotnictwa zawodowego: Wojsk Lotniczych, Wojsk Powietrzno-Desantowych i lotnictwa cywilnego (głównie dla komunikacji lotniczej i lotnictwa gospodarczego) Aeroklub PRL prowadzi szeroką działalność sportową w następujących dziedzinach lotnictwa sportowego: w modelarstwie, szybownictwie, spadochroniarstwie, sporcie samolotowym i balonowym.

Sportowcy nasi działając w jednolitej organizacji wyszli szerokim frontem, po raz pierwszy w lotnictwie sportowym, na arenę międzynarodową. Duży ruch sportowy rozwinął się również w kraju. Do stałego kalendarza imprez krajowych weszły przede wszystkim mistrzostwa Polski (we wszystkich dziedzinach sportów lotniczych uprawianych w APRL). Kilka z tych imprez rozgrywano w minionych latach w obsadzie międzynarodowej. Ożywiły się również kontakty sportowe polskich pilotów z lotnikami zagranicznymi, przede wszystkim z krajów socjalistycznych. Nawiązano też bardzo pożyteczną współpracę pomiędzy niektórymi aeroklubami regionalnymi a aeroklubami terenowymi Czechosłowacji, Węgier, NRD, Związku Radzieckiego i Jugosławii. Od szeregu lat rozgrywane są również w niektórych dyscyplinach (np. w modelarstwie i szybownictwie) okręgowe zawody.

Począwszy od 1957 r. zaczyna poważnie wzrastać ranga polskiego sportu lotniczego na arenie międzynarodowej. Szczególnymi sukcesami mogą się poszczycić przede wszystkim szybownicy. Sporo zdobyli ich także modelarze i spadochroniarze. Stosunkowo słabiej, z uwagi na trudności sprzętowe, rozwijał się sport samolotowy.

Dalszy ciąg nastąpi

Rok	Zdobyto odznak szybowcowych			Ustalono rekordów	
	srebrnych	złotych	diamentowych	krajowych	międzynarodowych
1946	–	–	–	–	–
1947	8	1	–	2	–
1948	21	2	–	9	–
1949	23	–	–	5	1
1950	141	11	1	27	2
1951	147	23	–	10	2
1952	72	13	–	11	2
1953	97	41	10	14	3
1954	130	22	7	9	2
1955	118	13	4	11	8
1956	143	22	3	9	4
1957	142	43	8	5	1
1958	196	23	1	12	6
1959	250	66	14	16	8
1960	142	44	8	7	3
1961	205	43	20	5	1
1962	250	38	22	14	5
1963	348	61	9	9	7
Razem:	2.433	466	107	175	55

UPROGU LOTNICZEJ KARIERY

JERZY POMIANOWSKI

HUCZAŁO na niebie i grzmiało. Wciśnięty w ciżbę zalegającą sektor D opodal trybuny głównej, podobnie jak wszyscy wokół celowałem nosem do góry. Na niewielkiej wysokości defilowała lotnicza parada lipcowa. Iły, Limy, delty i latające strzały. Szybkie, superszybkie i ultraszybkie. Ochy i echy rozbrzmiewały coraz głośniej, namiętniej. Uścisk dłoni mej towarzyszki — więc i ona uległa temu dziwnemu pięknu.

O, nieobca nikomu zazdrości! Przez moment chciałem wyjaśnić, że ja też. Wprawdzie tylko na szybowcach i „małych" samolotach. Żem też z lotniczej rodziny...

W oka mgnieniu zniknęły odrzutowce w perspektywie Marszałkowskiej. Równie szybko zawiść i mimowolne marzenia stłumiła refleksja — już nie te czasy, mój stary. Nie dla ciebie stalowe strzały, prędkości mierzone liczbami Macha, silniki o tonowych mocach. Młodość ma swoje niepisane prawa. Właśnie młodość.

Brzmi to nieco pretensjonalnie, tym niemniejsza to prawda: jak Polska długa i szeroka młodzież uczy się latać. Długa jest lista ośrodków i klubów, w których aktualnie odbywa się — niezależnie od treningu, szkolenie lotnicze. Wstępne, podstawowe, w ramach LPW obu stopni. Uruchomiony został nawet specjalny kurs dla „babek". Nie łatwo było mi się zdecydować (i góry teraz piękne i morze) dokąd jechać z celem: Lotnicze Przysposobienie Wojskowe. W miarę przypadkowy wybór padł na Gdańsk i Toruń. Szybowcowy Gdańsk i Samolotowy Toruń.

W GDAŃSKU

Szybownicy gdańscy przeżywają w tym roku złoty okres. Już w ubiegłych latach pokazali się na jeżowskich zawodach z dobrej strony, ale obecne ich wyczyny są wysokiej marki. Trzech najlepszych — **Marek Kochanowski, Kazimierz Gorzkiewicz i Olgierd Olszewski** — zdobyli po blisko 13 000 punktów w memoriale i udział w XI SMP mają praktycznie w kieszeni. Okazało się, że i bryzę można czasem zwalczyć.

Piszę o tym, bo właśnie jakby pod skrzydłami grupy wyczynowej rośnie na Wybrzeżu szybowcowa młódź. Wiosną kilkadziesiąt osób ukończyło szkolenie podstawowe. W lipcu poważna grupa odbywała loty na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Starsi koledzy nie tylko pobudzali ich ambicje sportowe dalekimi przelotami. Także pomagali instruktorom zawodowym, służyli jako piloci holujący.

Spaceruję z szefem wyszkolenia AGd **Mieczysławem Dąbkowskim** po płycie hangarowej. Loty już się kończą i przy szybowcach wędrujących za ciągnikiem dobrze widoczne są smukłe sylwetki w ciemnoniebieskich elpewowskich mundurkach. — *Udała nam się ta grupa* — mówi szef. — *Wszyscy ukończyli kurs holu, wylatali w ciągu dwóch tygodni po blisko sześć godzin i wchłonęli odpowiednią porcję teorii. O! A ten wysoki czarny przy skrzydle, Stróżyk, zrobił nawet warunek do srebrnej.*

— Pięknie — powiadam. Dajcie mi więc tego Stróżyka i jeszcze kogoś na reporterski rożen.

Siedzimy po chwili w gabinecie wiceprezesa, który dyskretnie zostawił nas samych. Chłopcy zrazu nieśmiało, potem już całkiem pewnie opowiadają o swych lotniczych losach, o obozie LPW.

— *W przyszłym roku* — zaczął Stanisław Stróżyk — *zdaję maturę w Technikum Mechaniczno-Elektrycznym w Gdańsku i będę się starał o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Zacząłem latać w 1963 na kursie dochodzącym a następnie trenowałem za wyciągarką. Z pobytu na obozie LPW jestem bardzo zadowolony. Wylatałem na nim blisko 15 godzin, a obecnie mam ich już 25. Wylaszowałem się na „Muchę-100" i „Standartkę". Koledzy byli fajni, jedzenie dobre. Instruktorzy — lepszych chyba nie ma. Słowem — na medal. Nawet teoria ciekawa. A w ogóle kto nie lubi latać? Będę miał co opowiadać moim podopiecznym we wrześniu. Bo muszę powiedzieć, że w mojej szkole wykłada inż. Gorzkiewicz i prowadzi Koło Lotnicze, w którym opiekuję się 14-osobową grupą z pierwszej klasy.*



Przodownik toruńskiego obozu LWP Zbigniew Smolarek słucha uwag swego instruktora Czesława Śliwki. Sądząc z uśmiechu — i teraz było dobrze.

— *Praktycznie* — kontynuuje siedemnastoletni Jan Kaczmarek — *mogę latać tylko na obozach. Mieszkam w Wejherowie i dojazdy zabierają mi w ciągu roku szkolnego zbyt wiele czasu. Również cieszę się więc z lipcowego obozu — szkoda tylko, że trwał tak krótko. Chciałbym wyjechać gdzieś do szkoły szybowcowej. Dalsze życiowe plany? Matura, kurs samolotowy i OSL. Przed rokiem pojechaliśmy z wycieczką do jednostki wojskowej. Na miejscu przekonaliśmy się, że zawód lotnika jest nie tylko piękny, ale finansowo opłacalny i to bardzo.*

Cóż — widać, że nasza młodzież nie żyje tylko romantyzmem, ale też myśli konkretnie. Może to i dobrze? Zastanawiałem się, czy warto dodawać do uwag uczestników wrażenia reportera, czy może je uogólniać? Myślę jednak, że na problemowe artykuły przyjdzie czas jesienią, gdy zakończy się szkolenie. Próba podsumowania będzie wtedy bardziej obiektywna, szerzej uzasadniona.

Przed gdańskim hangarem piloci krzątają się wokół „Zlina". Sekcja samolotowa szykuje się do lotów na akrobację. Na pasie startowym wyją silniki lotowskiego Iła. Sezon lotniczy i turystyczny w pełni.

W TORUNIU

Sławią Toruń miodowe pierniki. Może, w lotniczej rodzinie, chwałę

Kierownik lotów instruktor pilot Zbigniew Rogowski omawia schemat rozłożenia startu.

grodowi Kopernika będą przynosić wyszkoleni tu piloci. A chyba się na to zapowiada...

Wstępne zapoznanie z terenem. Prowadzi mnie pełniący tu funkcję kierownika lotów instruktor **Zbigniew Rogowski.** Znamy się od dawna i rozmowa ma charakter półprywatny — półoficjalny.

Wędrujemy wzdłuż zakotwiczonych w równym szeregu „Junaków 3", przez skromną, mieszczącą się w baraku stołówkę oraz salę wykładową — świetlicę, do namiotów. Skromnie tu wszędzie, ale ład i porządek wskazują, że z wojskiem coś ta organizacja wspólnego ma. Silny wiatr przerwał loty (niektórzy latają już samodzielnie) i młodzież gra w siatkówkę. To zajęcia — śmieje się Zbyszek — pod hasłem: ćwicz oko i dłonie w ojczyzny obronie.

Stajemy w kręgu kibiców i słucham, co mój towarzysz opowiada mi o obozie — *Zaczęło się z początkiem lipca. Muszę przyznać, że już dawno nie widziałem takiej atmosfery na obozie. Rzecz w tym, rozumiesz, że nastawiliśmy się teraz na jakość a nie ilość. Chłopcy są już po dęblińskiej komisji kwalifikacyjnej. Byli w OSLu przez tydzień i pragną tam wrócić na dłużej. To ich dopinguje. Stąd szybkie tempo szkolenia. Nikogo nie ciągniemy za uszy. Klub przyjął nas serdecznie, ale szereg pomocy — na przykład sprzęt startowy — musieliśmy wykonać sposobem gospodarczym. Interesują cię zapewne doświadczenia metodyczne. Mamy tu kandydatów „surowych" a także z pewnym nalotem szybowcowym. Wydaje mi się, że w granicach 50 godzin szybowcowych różnicy praktycznie nie widać. Łatwiej zdecydowanie jest szkolić dopiero gdzieś po wylataniu 150 godzin. Mieliśmy trochę trudności z przyzwyczajeniem młodych szybowników do porządku na starcie samolotowym, choćby do nieprzerwanej obserwacji swego samolotu. Ale teraz już wszystko gra.*

Skończył się set. Zbiórka. Kierunek: stołówka. Nie wymawiam się specjalnie, gdy gospodarze proszą bym spróbował elpewowskiego wiktu. Krupnik. Życzyłbym sobie takich zup w warszawskich lokalach kategorii S. Ze wstydem muszę przyznać, ale lubię być szczery, że przy drugim po prostu się „złamałem". Otrzymana (standardowa — sprawdzałem) porcja co najmniej dwukrotnie przekraczała moje możliwości. A zwykłem jadać niemało. Deser jakoś się zmieścił.

Zagadałem się z typowo narodową słabością o jedzeniu, ale nie to chyba jest najważniejsze. Przy stole spotkałem instruktorów. Podobnie jak uczestnicy ściągnęli z całego kraju. Wszyscy z ogromnym doświadczeniem. Niektórzy znani również z osiągnięć sportowych, czołowi akrobaci — Stefan Studencki i Stanisław Ackerman.

— Latamy tu — mówi Ackerman — na pasie betonowym. To znacznie ułatwia nam szkolenie. Start i lądowanie na „trójce" jest na pasie wiele łatwiejsze. Wkrótce skończymy loty po kręgu i zaczniemy ciekawsze zadania.

Przodownikiem kursu jest Zbigniew Smolarek z Aeroklubu Słupskiego. Miła inteligentna buzia, ciemne włosy, żywe ruchy. Pierwszy wyleciał samodzielnie. Uczeń instruktora Śliwki. W rozmowie ze mną chwali sobie poprzedni obóz LPW (w Słupsku), jest zadowolony z wyboru swego zawodu. — *Tu* — powiada — *życie płynie szybko. Loty, loty. Wykłady z teorii, trochę sportu, czasem prace gospodarcze. Mamy tu przedsmak wojska. A to przypadło nam do gustu.*


Stanisław Stróżyk, uczeń gdańskiego Technikum Mechaniczno-Elektrycznego, jeden z uczestników lipcowego obozu LPW.



Przed startem ostatnia próba silnika.

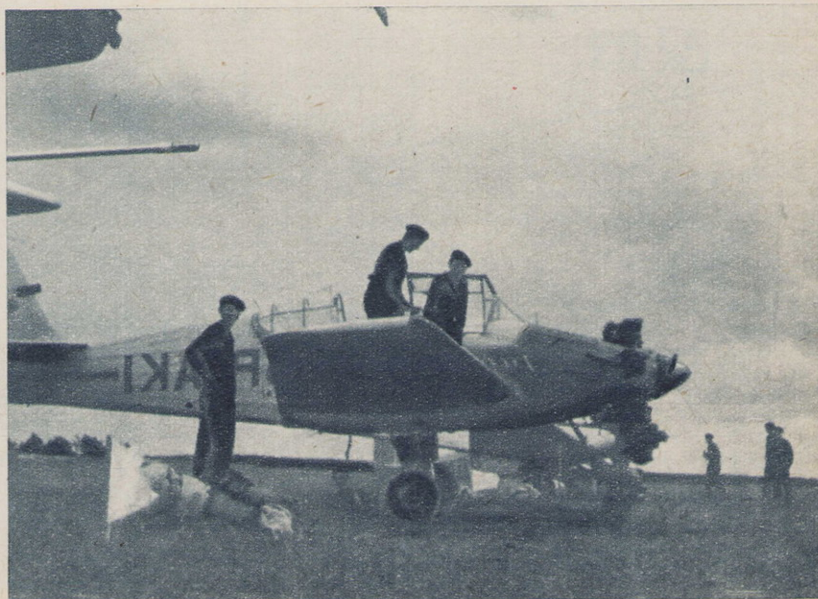
Dobrze jest tak — można sądzić — mówić najlepszemu. Ale wybrany z grona pozostałych tak na chybił trafił inny młody człowiek w mundurku (Jan Drzazga z Aeroklubu Krakowskiego) ma zupełnie podobne poglądy.

Rozmawiam jeszcze z chłopcami o ich zainteresowaniach, „Skrzydlatej". Zagadnięci o problemy teoretyczne wykazują całkiem niezłą wiedzę. O życiu wyrażają się zupełnie jak dorośli. Lotnictwo — myślę — to dobra szkoła dla młodych ludzi. A może w ogóle przesadzone są te głosy o „dzisiejszej" młodzieży?

Zbiórka na loty przerywa naszą dyskusję. — Staramy się — przeprasza mnie wiceprezes Aeroklubu Pomorskiego Stanisław Porzych — wykorzystać każdą godzinę pogody. Utrzymanie obozu przecież kosztuje.

Obserwuję więc z daleka odsłanianie samolotów, rozkładanie startu (ba, trzeba dodać wzorcowego), krótkie odprawy, zajmowanie miejsc w kabinach. Warkot silników kołujących na pas cichnie w dali. Wkrótce „Junaki 3" stają w nadlotniskowym kręgu. Kolejne starty i lądowania, minuty lotu znaczą pierwsze stopnie lotniczej kariery.

Przegląd samolotów przed lotami



Lipiec w Lisich Kątach

Co może osiągnąć Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w zakresie wysokiego wyczynu, jeśli ma do dyspozycji zaledwie 9 szybowców wyczynowych, w tym tylko jedną „Fokę"? I jeśli większość przyjeżdżających do tej szkoły na trening pilotów szybowcowych legitymuje się nalotem w zakresie tylko 20—50 godzin?

Jedno jest pewne. Nie może mianowicie porównywać swych osiągnięć w tym zakresie na przykład z Centrum Szybowcowym w Lesznie.

Pomimo to piloci przebywający na treningu w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach, bo o niej to mowa, tylko podczas kilkunastu dni lotnych lipca wylatali 750 godzin i przelecieli 12 000 km, w tym 10 000 km po trasach zamkniętych.

Zasługa to przede wszystkim pilotów z większym niż tu wymieniony nalotem, którzy — choć stanowią zdecydowaną mniejszość turnusów, robią niemal cały wyczyn lisiokąckiej szkoły.

W lipcu wykonano więc pomyślnie m. in. cztery przeloty po trójkącie 300 km, 15 trójkątów 200 km i 24 trójkąty 100 km. Najlepsze wyniki osiągnęli: Jerzy Dyczkowski — trójkąt 100 km — 83 km/h, trójkąt 200 km — 66 km/h; Pelagia Majewska — trójkąt 100 km — 70 km/h, trójkąt 200 km — 66 km/h i trójkąt 300 km — 67 km/h; Adam Barycza — trójkąt 300 km — 62 km/h; Andrzej Gregorczyk — trójkąt 300 km — 58 km/h.

Ponadto Tadeusz Caputa i Zygmunt Borysławski uzyskali diamenty za przelot docelowy ponad 300 km. Wyczynem tym pierwszy uzupełnił złotą odznakę szybowcową, a drugi uzyskał warunek do złotej odznaki.

Z zakresu uprawnień wyszkoleniowych nadano m. in. uprawnienia pilota szybowcowego II klasy pięciu młodym szybownikom. (hek)

1500 SKOKÓW JERZEGO ŁOBODDY

Trzy kolejne fazy skoku jubileuszowego Jerzego Łoboddy w pobliżu plaży przedsiębiorstwa „Wisła" w Zegrzu koło Warszawy. Jeszcze tylko kilka sekund i skoczek spadochronowy będzie lądować na wodzie.



Pospiesznie płyną łodzie ratownicze. Z brzegu i z przystani ludzie obserwują skoczka, który za chwilę dotknie lśniącej tafli wody Zalewu Zegrzyńskiego. Dzień jest upalny i słońce przeszkadza w obserwacji.



Nareszcie. Kolejny, tym razem 1 500 skok Jerzego Łoboddy stał się faktem dokonanym. Gdy skoczek jest już w wodzie duża barwna czasza spadochronu wolno opada. Dzięki kamizelce ratunkowej napełnionej powietrzem, spadochroniarz spokojnie oczekuje na łódź ratowniczą.

ZEGRZE, 20 lipca 1964 r. Zbliża się południe. „Tyle skoków? To chyba pomyłka! Pewnie sto pięćdziesiąt?" — usłyszałem ożywioną rozmowę na plaży w Zegrzu, gdzie dwóch starszych panów prowadziło spór — który z nich ma właściwie rację. Byłbym może i świadkiem interesującego zakładu, lecz znad lecącego samolotu An-2 oddzielił się pierwszy skoczek. Podszedłem bliżej przystani. Słońce nieznośnie przypiekało i tylko chwilami wiał ciepły wietrzyk. W cieniu temperatura dochodziła do trzydziestu stopni. Nagrzany, żółty piach na terenie plaży przedsiębiorstwa „Wisła" wrzynał się krętym obrysem w wodę i ginął daleko poza portem rzecznym.

Z każdą chwilą tak samolot, jak i opadający skoczek gromadził w rejonie przystani ludzi. Jedni byli zaaferowani lub zainteresowani wydarzeniem, drudzy natomiast szukali niezwykłej sensacji. Tymczasem po kolejnym opuszczeniu samolotu przez trzech spadochroniarzy przyszła kolej na Jubilata. Przedtem jednak wysoko wzbijają się rakiety, jedna za drugą. To sygnał dla Jurka Łoboddy. Wreszcie skoczył. Dokładnie o godzinie 12.25, kiedy wypełniła się nad nim barwna czasza spadochronu, wszyscy unieśli głowy. Wkrótce też spadochroniarz wylądował na wodzie. Podpłynęły motorowe łodzie ratownicze, aby zabrać Łoboddę. Ostatnie sekundy 1 500 skoku zostały utrwalone przez aparat fotograficzny i zamieszczone są obok. Na brzegu i na łodziach ratowniczych nagrodzono Jubilata licznymi i długimi oklaskami. A więc 1 500 skok spadochronowy z samolotu, wykonany po raz pierwszy w naszym kraju, stał się faktem.



Tysiąc pięćset skoków to niewątpliwie piękny jubileusz, na który spadochroniarz musi czekać kilka ładnych lat. Ba, nie tylko czekać, ale przede wszystkim skakać. Wykonać tyle skoków, zapisać na swoje konto tyle startów, otwarć spadochronu, tyle przeżyć połączonych niejednokrotnie z ogromnym niebezpieczeństwem, tyle lądowań — to nie lada osiągnięcie. Ktoś powie: Jurek Łobodda jest przecież skoczkiem doświadczalnym. Rzeczywiście. Ale właśnie dlatego, że jest skoczkiem doświadczalnym, należy jego skoki ocenić wyżej. Bo stopień trudności skoku doświadczalnego na pewno jest wyższy od skoku sportowego.

W ciągu niecałych piętnastu lat Jerzy Łobodda wykonał 1 500 skoków. Mało czy też dużo? Średnio wypada mniej więcej sto skoków rocznie. A więc nie tak wiele, jeśli się zważy, iż za granicą niektórzy skoczkowie wykonują do trzystu, a niekiedy nawet trzysta pięćdziesiąt skoków w ciągu roku. W skali naszego kraju jednak jest to dużo, ponieważ Jerzy Łobodda zaczął skakać intensywnie dopiero w roku 1953 czyli w okresie, w którym został skoczkiem doświadczalnym. Trzeba bowiem wiedzieć, iż pierwsze swoje dwa skoki wykonał on w październiku w 1949 w Fordonie. Następnego roku miał już na swoim koncie dziewięć skoków, a na jesieni 1954 — 310. Sześć lat później, 18 czerwca 1960, przeprowadził 1 000 i 1 001 skok ze spadochronem na lotnisku Gocław w Warszawie.

W tym miejscu należy dodać, iż Jubilat wykonywał skoki na wielu typach spadochronów, w różnych warunkach atmosferycznych, przy czym musiał przeprowadzać różne próby o charakterze eksperymentalnym do najbardziej niebezpiecznych włącznie. Ponadto w latach pięćdziesiątych ustanowił rekord międzynarodowy na celność lądowania, jak również uczestniczył w zawodach spadochronowych rozgrywanych tak na terenie kraju jak i za granicą. Ma tytuł Mistrza Sportu.



Gdy po swoim jubileuszowym skoku Jerzy Łobodda wszedł na ląd, porwano go na ręce i długo wiwatowano. Grono bliskich kolegów, sympatyków oraz przybyłych na tę uroczystość gości otoczyło Jubilata. Wtedy to zabrał głos dyrektor Wytwórni Spadochronów Zygmunt Maciejewski, który w swoim przemówieniu powiedział między innymi: „Praca skoczków doświadczalnych jest pracą niezwykle ciężką i niebezpieczną. Ale mimo to jest równocześnie pracą piękną, szlachetną i zaszczytną, pracą o wielkiej wartości społecznej, pracą humanitarną. Skoczkowie ci narażając swoje życie stwarzają niezawodne szanse ratowania życia innych ludzi, oni stwarzają poczucie bezpieczeństwa każdemu lotnikowi, każdemu samotnemu człowiekowi, znajdującemu się w powietrzu". A później — po przemówieniu — znowu oklaski, wiązanki kwiatów i gratulacje.

Z kolei zaproszeni goście uczestniczyli w drugiej części uroczystości. Tam mieli okazję porozmawiać i wznieść kolejny toast, ale tym razem za przyszły 2 000 skok Jerzego Łoboddy.

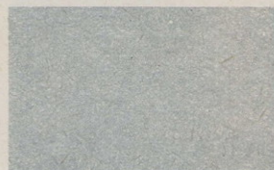


Miły towarzyski nastrój, który miał miejsce na imprezie z okazji 1500 skoku, należy zawdzięczać dyrektorowi wytwórni. On to wraz z gronem przedstawicieli, którzy reprezentowali zakład i radę zakładową oraz kolegów Jubilata, przyczynił się do zorganizowania uroczystości. Tej uroczystości, której głównymi bohaterami dnia był polski skoczek i polski spadochron.

(m)



Mistrz Sportu Jerzy Łobodda (w środku) otoczony kolegami, sympatykami i młodzieżą — razem ze wszystkimi — słucha przemówienia dyrektora Zygmunta Maciejewskiego (pierwszy z lewej w okularach).





WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5820 Z-16

CZY ZNASZ POLSKIE SAMOLOTY I SZYBOWCE?

NASZ KONKURS Z OKAZJI ŚWIĘTA LOTNICTWA

Czy znasz polskie samoloty i szybowce? Jeśli tak, to rozwiązanie naszego konkursu nie sprawi Ci najmniejszej trudności. Wystarczy więc ustalić, jaki typ samolotu lub szybowca (podać pełną nazwę i oznaczenie fabryczne) przedstawia każda z obok zamieszczonych i kolejno ponumerowanych sylwetek, a następnie przesłać rozwiązanie na kartce pocztowej (koniecznie!) z dopiskiem „Konkurs“ pod adresem:

Redakcja tygodnika „Skrzydlata Polska“

Warszawa 10
ul. Widok 8

Termin nadsyłania odpowiedzi upływa z dniem 15 września 1964 r. Decyduje data stempla pocztowego.

Wśród autorów poprawnych odpowiedzi zostaną rozlosowane następujące nagrody:

- **ŚPIWÓR**
- **MATERAC TURYSTYCZNY**
- **KASK MOTOCYKLOWY**
- **KOMPLET DO PRAC RĘCZNYCH**
- **MODEL RAKIETY**
- **KOMPLET SZACHÓW**
- **10 MODELI SAMOLOTÓW Z PLASTYKU**
- **LICZNE NAGRODY KSIĄŻKOWE**

